

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2013

OBSAH

01. 11. 2013	ČESKÉ DRÁHY POŠLOU NA DĚČÍNSKO PĚT NOVÝCH REGIOSHARKŮ (DĚČÍN HL. N. – DOLNÍ POUSTEVNA)	3
01. 11. 2013	SPOLEČNOST LEGIOS SE BRÁNÍ ÚPADKU, ČESKÉ REPUBLICE HROZÍ ARBITRÁŽÍ	3
03. 11. 2013	MINISTR ŽÁK A JEHO MINULOST INSPEKTORA. VELKÉ VÝDAJE A ŽÁDNÉ VÝSLEDKY	4
04. 11. 2013	JINDŘICHOHADECKÉ ÚZKOKOLEJKY SE TOPÍ V PROBLÉMECH, NESPLÁCEJÍ ZÁVAZKY.....	4
04. 11. 2013	RYCHLOVLAKY ICE SE VRACÍ NA TRÁŽ Z BERLÍNA DO HANNOVERU.....	5
05. 11. 2013	VLAKŮ Z HRADCE DO PARDUBIC POJEDE MÉNĚ, KRAJ KÝVL NA JÍZDNÍ ŘÁD5	
06. 11. 2013	NA NÁDRAŽÍ V PROSTĚJOVĚ VYKOLEJILY VAGONY A POŠKODILY TROLEJ..	6
07. 11. 2013	HROZÍCÍ SRÁŽKA VLAKŮ U ADAMOVA JE OBJASNĚNÁ, CHYBOVAL PRÝ VÝPRAVČÍ (4. ÚNORA 2013)	7
07. 11. 2013	DRÁHY BUDOU MÍT VAGONY Z RAKOUSKA. ZA 400 MILIONŮ	7
08. 11. 2013	SPORY O ZAMĚSTNANCE UŽ NEBRÁNÍ LIBERALIZACI DRAH	7
08. 11. 2013	JEDNA JÍZDENKA: PRAHA A STŘEDOČESKÝ KRAJ PROPOJÍ VLAKY, METRO I AUTOBUSY	8
11. 11. 2013	SOUD POZASTAVIL PŘÍPRAVU ZDVOUKOLEJNĚNÍ TRATI BRNO – ZASTÁVKA	8
13. 11. 2013	OLOMOUCKÁ S-BAHN? TRAMVAJOVÁ JÍZDENKA BUDE PLATIT I VE VLACÍCH NA OPAVU	9
13. 11. 2013	LEO EXPRESS HLÁSÍ PRVNÍ ZISK A CHCE, ABY DRÁHY JEZDILY DRÁŽ	9
13. 11. 2013	VLÁDA SCHVÁLILA PROGRAM VÝSTAVBY DOPRAVNÍCH CEST DO ROKU 2020 (DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE)	10
14. 11. 2013	ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ NA ODSUNUTÉ BRNĚNSKÉ NÁDRAŽÍ ČELÍ ČTVEŘICI ODVOLÁNÍ	11
15. 11. 2013	TARIFNÍ ZMĚNY PLATNÉ OD 15. PROSINCE 2013 (ČD).....	11
15. 11. 2013	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI VESELÍ NAD LUŽNICÍ – TÁBOR, II. ČÁST, ÚSEK VESELÍ NAD LUŽNICÍ – DOUBÍ U TÁBORA, 1. ETAPA VESELÍ NAD LUŽNICÍ – SOBĚSLAV.....	12
16. 11. 2013	NAD NÁDRAŽÍM VYŠEHRAD SE STAHUJÍ MRAČNA	12
16. 11. 2013	BOSNA KOUPILA DEVĚT RYCHLOVLAKŮ, NEMAJÍ ALE KDE JEZDIT (TALGO)	14
19. 11. 2013	ZAČÁTKEM PŘÍŠTÍHO ROKU ZAČNE V PLZNI DALŠÍ VELKÁ OPRAVA KOLEJIŠŤ (UZEL PLZEŇ, 1. STAVBA)	14
19. 11. 2013	NA BECHYŇKU SE PO DVOU LETECH VRÁTÍ ELEKTRICKÉ VLAKY	15
20. 11. 2013	ČESKÉ DRÁHY RUŠÍ PŘÍMÉ VLAKY DO BULHARSKA	15
20. 11. 2013	KOŽENKOVÉ RYCHLÍKY DO PĚTI LET SKONČÍ, SLIBUJÍ ČESKÉ DRÁHY	15
20. 11. 2013	BRNO JE UZLEM V SÍTI TRANSEUROPSKÝCH DOPRAVNÍCH KORIDORŮ (TEN-T)	16
21. 11. 2013	DRAHÁM SE KVŮLI CENTRÁLNÍ BANCE PRODRAŽÍ RAILJETY I EUROBONDY	16
21. 11. 2013	DRÁHY ZACHRAŇUJÍ SVÉ ČD CARGO, KOUPI OD NĚJ LOKOMOTIVY A VOZY... ..	17

21. 11. 2013	K TAURŮM SE NA CESTÁCH DO VÍDNĚ PŘIDÁ I LOKOMOTIVA ŠKODA (109 E)..	18
22. 11. 2013	DRÁHY A ŠKODA SE USMIŘUJÍ, SPOR O 700 MILIONŮ K ARBITRÁŽI NEPŮJDE (109 E)	18
22. 11. 2013	SŽDC CHYSTÁ MODERNIZACI TRATI LIBEREC – TANVALD ZA 740 MIL. KČ ...	19
23. 11. 2013	ZA NAŘÍZENÉ SLEVY DOSTANOU DRÁHY JEN TOLIK PENĚZ, KOLIK SE PROJEZDILO.....	19
25. 11. 2013	TRAŤ Z LIBERCE DO LÍPY SPLÁCHLA POVODEŇ. VLAKY SE TAM VRÁTÍ ZA PŮL ROKU	20
25. 11. 2013	VLAKY DO KRALOVIC PŘECE JENOM POJEDOU, ALE BUDE JICH MÁLO	20
26. 11. 2013	ÚOHS: ČD CARGO CHYBOVALO V TENDRU ZA VÍCE NEŽ 100 MILIONŮ KORUN	21
27. 11. 2013	O VÍKENDU POJEDOU V PRAZE MIKULÁŠSKÉ PARNÍ VLAKY (30. LISTOPADU A 1. PROSINCE 2013)	21
27. 11. 2013	ŽELEZNICE Z KOLÍNA DO DĚČÍNA JE BEZPEČNĚJŠÍ, MÁ NOVÝ RADIOVÝ SYSTÉM (GSM-R).....	23
27. 11. 2013	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ REALIZACE ČESKÉ ČÁSTI PROJEKTU LUBAHN (LIBEREC, VARNSDORF STARÉ NÁDRAŽÍ).....	23
27. 11. 2013	POLSKÉ PENDOLINO PŘI TESTECH MÁLEM NEPROŠLO, NAKONEC JELO 293 KM/H	24
28. 11. 2013	OPRAVU ZATOPENÝCH LOKÁLEK NEJDE URYCHLIT, ŘÍKÁ SŽDC. POJEDOU AŽ V LÉTĚ.....	25
28. 11. 2013	PARDUBICKÝ KRAJ NABÍDNE SOUKROMÝM DOPRAVCŮM REGIONÁLNÍ TRATĚ	25
30. 11. 2013	CESTA ZE ŠLUKNOVSKÉHO VÝBĚŽKU DO DĚČÍNA SE ZRYCHLÍ, NĚMCI STAVÍ TRAŤ (DOLNÍ POUSTEVNA – SEBNITZ)	26
30. 11. 2013	VE VELENICÍCH OPRAVÍ UNIKÁTNÍ NĚMECKOU PAROVKU (01.1102).....	26

01. 11. 2013 České dráhy pošlou na Děčínsko pět nových RegioSharků (Děčín hl. n. – Dolní Poustevna)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-poslou-na-decinsko-pet-novych-regiosharku/1002990>)

Na trati z Děčína do Dolní Poustevny České dráhy ode dneška nasadily novou motorovou soupravu RegioShark. Celkem jich na Děčínsku bude jezdit pět. Informoval o tom mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. "Celkem pět moderních nízkopodlažních vozidel od polského výrobce Pesa bude na Děčínsku k dispozici k platnosti nového jízdního řádu, tedy od 15. prosince. Budou zajišťovat dopravu ve Šluknovském výběžku," uvedl.

První RegioShark dnes zajišťoval dopravu mezi děčínským východním nádražím, Rumburkem a Dolní Poustevnou. Po ukončení výluky, která běží kvůli opravě děčínského železničního mostu přes Labe, spoje pojedou z hlavního nádraží. "Původně jsme počítali s tím, že všechny naše RegioSharky budou jezdit jen z Děčína přes Rumburk do Dolní Poustevny, ale protože v červnu dojde po 60 letech k obnovení provozu z Dolní Poustevny do saského Sebnitz a německý partner DB Regio nasadí na některé spoje Desira, můžeme část RegioSharků využít jinde," vysvětlil ředitel Krajského centra osobní dopavy Českých drah v Ústí nad Labem Daniel Jareš. RegioSharky spolu s jednotkami Siemens Desiro zajistí dopravní obslužnost prakticky celého Šluknovského výběžku. "Kromě spoju Děčín – Dolní Poustevna nasadíme RegioSharky i na spoje Děčín – Liberec," připojil. V Ústeckém kraji už jedna jednotka RegioShark jezdí. Zajišťuje spojení mezi Mostem, Chomutovem, Klášteřem nad Ohří a Karlovými Vary, jeden spoj v nočních hodinách zajíždí i do Ústí nad Labem.

Maximální rychlost vlaku RegioShark je 120 km/h, dlouhý je 44 metrů. "Počet míst k sezení je 120, z toho je 15 sedaček sklopných a 9 míst je v 1. třídě, celková kapacita vlaku je 240 osob," informoval Šťáhlavský. Vlak je vybaven uzavřeným systémem WC v bezbariérové úpravě, prostorem pro jízdní kola, klimatizací, audiovizuálním informačním systémem. V oddíle 1. třídy mají cestující k dispozici také el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky a ve vlcích bude zavedeno i WiFi připojení k internetu. Výkon vlaku je téměř 800 kW.

01. 11. 2013 Společnost Legios se brání úpadku, České republice hrozí arbitráž

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/spolecnost-legios-je-v-insolvenci-dr6-vary-zpravy.aspx?c=A131101_144943_vary-zpravy_pl)

O ochranu před věřiteli požádala předlužená strojírenská firma Legios s 1160 zaměstnanci, která se 30. října přejmenovala na Industry Plant LG. Jeden ze čtyř jejích závodů vyrábí v Horním Slavkově železniční vozy a je významným zaměstnavatelem. Soud na návrh banky zahájil s firmou insolvenční řízení. Industry Plant se snaží úpadek odvrátit a v pátek poslala k soudu žádost s návrhem na vyhlášení moratoria. Moratorium má chránit dlužníka před vyhlášením úpadku a dát mu čas, aby se s věřiteli vyrovnal, než proběhne celé insolvenční řízení. Firma se hájí tím, že se do finanční tísně dostala nezaviněně a nedostatkem zakázek rozhodně netrpí. Má do září 2014 nasmlouvané kontrakty za více než 1,7 miliardy korun. Například pro tureckou rafinerii vyrábí 300 cisteren za víc než 600 milionů korun. Pro francouzskou společnost Ermewa 155 nákladních vagonů za 330 milionů. Vagony si objednali i Italové a Němci za celkem 400 milionů.

Industry Plant viní z krizové situace stát, který jí prý neoprávněně zadržuje stovky milionů korun. Finanční úřady totiž neuznávají firmě nadměrný odpočet na dani z přidané hodnoty při dodávkách železničních vagonů do ciziny. Finanční úřady zahájily s Industry Plant (dříve Legios) v období 2009 až 2013 patnáct přezkumných a vytýkacích řízení. "Důsledkem všech vytýkacích řízení je zadržování finančních prostředků ze strany České republiky ve výši 430 milionů korun," píše Industry. I s úroky jí prý stát dluží dvojnásobek – tedy téměř miliardu.

Peněz se firma domáhá dvanácti správními žalobami

Firma se cítí postupem finančních úřadů značně poškozena a na konci loňského roku podala proti České republice dvanáct správních žalob, v nichž se domáhá vrácení peněz. Soudní řízení se ale může vléci několik let. Příjem prvních 192 milionů očekává do tří měsíců. "Zahraniční akcionář je připraven zahájit arbitráž s českým státem kvůli znehodnocení investic," napsala firma soudu, který o vyhlášení moratoria rozhodne. Vedení firmy si stěžuje, že právě kvůli nesprávnému postupu berních úřadů musí bojovat s nedostatkem peněz na provoz. "Tento postup se v konečném důsledku projevil zdražováním výroby. Stranou musely jít plánované investice, dostavění některých hal, rozvoj výroby. K této situaci se navíc přidaly i vnější okolnosti, které celou zoufalou situaci pouze prohloubily," píše vedení firmy. Po odvolávání a odstupování členů představenstva zbyl v tomto orgánu jediný člověk

Pavel Prázdny. Pokud by soud moratorium nevyhlásil, dostala by se Industry Plant do existenčních problémů s dopadem také na dodavatele, odběratele i zaměstnance.

Splátky mají zpoždění od března

Bývalý Legios má u Všeobecné úvěrové banky kontokorentní úvěr, který načerpal do výše 223 milionů korun. Od března je firma se splátkami v prodlení. "Celková dlužná výše jistiny kontokorentu činí 219 milionů korun," uvedla banka. Opakovaně vyzývala firmu k uhrazení závazku, naposledy v červnu, ale bez odezvy. "Dlužník nic neuhradil a odůvodnil svou platební neschopnost špatnou finanční situací. Požádal o prodloužení splatnosti kontokorentu o další rok," napsala do insolvenčního návrhu Všeobecná úvěrová banka. Sepsala seznam dalších devíti společností a institucí, jimž Legios dluží. Třeba Všeobecné zdravotní pojišťovně, finančnímu úřadu, České správě sociálního zabezpečení. Celkově jde podle údajů České národní banky o pohledávku ve výši 330 milionů korun.

O firmě

Společnost se specializuje na strojírenský průmysl v oboru železniční techniky. Má 140 let trvající historii a řadí se mezi největší evropské výrobce a opravny železničních kolejových vozidel. Má čtyři závody – v Horním Slavkově, Lounech, Nymburku a Českých Velenicích. V nich zaměstnává více než tisícovku lidí.

03. 11. 2013 Ministr Žák a jeho minulost inspektora. Velké výdaje a žádné výsledky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zdenek-zak-a-inspektor-drazni-inspekce-dy-ekonomika.aspx?c=A131102_205308_ekonomika_ert)

Ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák v minulých týdnech vymazal z životopisu na svém webu jeden z vrcholů své kariéry ve státních službách: tři roky působení na postu generálního inspektora Drážní inspekce v letech 2003 až 2006. Kontrolní protokoly z dob jeho působení totiž ukazují, že mu ministerstvo opakovaně vytýkalo řadu nedostatků. "Důvodem navrhovaného odvolání je skutečnost, že Drážní inspekce pod jeho vedením nevykonává svou činnost kvalifikovaně, profesionálně a v souladu s platnými předpisy jak po stránce odborné, tak po stránce svého vnitřního chodu," shrnulo tehdy ministerstvo dopravy vládě důvody, proč navrhuje Žáka z vedení inspekce odvolat. Žák skončil v lednu 2006, za tři roky jeho působení Drážní inspekce nevyšetřila jedinou nehodu. Dokument kritizuje jak Žákovo selhání při kontrolách, tak při samotném chodu organizace, kde později působil ještě od roku 2009 poté, co byl vyhozen z ministerstva dopravy a dozorčí rady Českých drah. Žák výše uvedená tvrzení odmítá. "Kontroly na Drážní inspekci nikdy neprokázaly moje přímé pochybení. Vytýkaly úřadu formální nedostatky, a to v situaci, kdy byla inspekce nově zřízena a místo podpory od státu čelila útokům na svou nezávislost," hájí se Žák, který jako lídr kandidátky SPOZ v Praze propadl a nezískal ani tisíc preferenčních hlasů.

Žák dostával i peníze, které mu nenáležely

Detailní kontrolní protokoly, které má MF DNES k dispozici, přitom ukazují, že si Žák nechal od státu platit i to, co stát proplácet nemá. Za necelých pět tisíc si například pořídil za peníze inspekce průvodce po několika evropských městech. Nejvíce se mu hodil Londýn, kde nakonec strávil celkem tři měsíce, aniž vykonal nějakou zkoušku potvrzující nabyté znalosti jazyka. Kromě toho, že mu stát kurz kompletně hradil, pobíral i plat a diety: byl tam vyslán na pracovní cestu. Kurzu se zúčastnili i další zaměstnanci Drážní inspekce, Žák však na něm strávil bezkonkurenčně nejdelší dobu. Kontroloři se podivovali i tomu, že například zálohy na diety vyúčtoval až po čtyřech měsících a teprve po upozornění kontroly. Šlo přitom o téměř tři sta tisíc korun. Kontrolní protokol také odhaluje velkou zálibu Žáka ve výjezdních zasedáních, kontroloři navíc poukazovali na to, že seznam ubytovaných nesouhlasil se zaplaceným počtem lůžek. Neoprávněně byla navíc do výdajů zahrnuta útrata za alkoholické nápoje. Stejně tak si nechal proplatit například léčebné procedury v lázních. Podle Žáka jde o "ohraný příběh". "I nyní zřejmě někomu nevoní, že ho chci odstříhnout od významných penězvodů," argumentuje Žák. Na dotaz, od jakých penězvodů chce koho odstříhnout, neodpověděl.

04. 11. 2013 Jindřichohradecké úzkokolejky se topí v problémech, nesplácejí závazky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jihoceske-uzkokolejky-se-topi-v-problemech-nesplaci-zavazky-p50-eko-doprava.aspx?c=A131103_200028_ekonomika_ert)

Jeden z turistických magnetů jižních Čech, jindřichohradecké úzkokolejky vlastněné a provozované společností Jindřichohradecké místní dráhy, začíná mít potíže se splácením svých závazků. Firmu

navíc nadále sužují spory mezi akcionáři, opouští ji jeden ze zakladatelů a provozní ředitel Jan Hruška. "Toto rozhodnutí jsem učinil po dlouhém uvažování z osobních důvodů. Osobně jsem nespokojen s ekonomickou situací ve společnosti, s nedobrou atmosférou uvnitř firmy, jakož i se směrem jejího dalšího vývoje," napsal zaměstnancům po rezignaci Hruška. Už loni došlo k rozporům mezi devítkou akcionářů a firmu opustil zakladatel a dlouholetý šéf Jan Šatava. Firma má čím dál větší potíže splácet některé své závazky včas. Například společnosti KDS Kladno dluží několik desítek tisíc za pronájem lokomotivy pro dopravu vozů ze Slovenska do Jindřichova Hradce. "Dluží peníze od jara, nekomunikují. Není to zásadní částka, ale nevidím jakoukoliv snahu to řešit. Je velká škoda, že z firmy odešel pan Šatava, od té doby nemám pocit, že by se situace lepšila," řekl jednatel KDS Kladno Radek Šauer.

Po splatnosti má firma závazky i u společnosti SBS Cargo. "Jednáme o splácení. Považujeme situaci ve firmě za nešťastnou, nechodí z ní příliš uklidňující informace," řekl jednatel Radim Ječný. Potíže pocítila i část zaměstnanců, firma jim nevyplatila prémie. Navíc podle zdrojů MF DNES začíná společnost s postupným prodejem majetku a věnuje se byznysu, který s železnicí vůbec nesouvisí. Chystají se například provozovat kavárnu v centru Jindřichova Hradce. Podle dosud nezauditovaných výsledků za uplynulý rok, které má redakce k dispozici, například rozvaha ukazuje výrazný nárůst závazků z obchodních vztahů ze tří na jedenáct milionů korun. Přesto jsou Jindřichohradecké místní dráhy dlouhodobě ziskovou společností.

Modernizace možná dostane evropské dotace

Projekt na modernizaci za více než půl miliardy korun, který Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) plánují, se dostal na seznam staveb, které by mohly získat evropské dotace. Stejně tak nadále čerpá miliony korun od Jihočeského kraje a Kraje Vysočina na provoz svých vlaků. Dotace tvoří většinu dopravních příjmů. Nově navíc firma ohlásila i plán vyjet s modernizovanými motorovými vozy. Předseda představenstva a jeden z akcionářů Boris Čajánek na opakované dotazy MF DNES ohledně hospodaření firmy neodpověděl. "Nebudeme to jakkoliv komentovat," řekl Čajánek. JHMD jsou dlouhodobě dávány jako vzor záchrany regionálních železnic. Stát je původně chtěl zrušit, v roce 1995 parta železničních nadšenců společně s investory jindřichohradeckou úzkorozchodnou železnici odkoupila a začala provozovat sama. Firma provozuje tratě z Jindřichova Hradce do Obrataně a Nové Bystřice. Rozchod kolejí činí 760 mm, za normální rozchod se označuje 1 435 mm.

04. 11. 2013 Rychlovlaky ICE se vrací na trať z Berlína do Hannoveru

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rychlovlaky-ice-se-vraci-na-trat-z-berlina-do-hannoveru/1003903>)

Německé rychlovlaky ICE se dnes po pěti měsících vrací na trať mezi Berlínem a Hannoverem. Informovala o tom zpravodajská televize N24. Spojení, které využívalo denně na 10.000 lidí, přerušily škody na trati způsobené červnovými povodněmi na Labi. Německé dráhy Deutsche Bahn odhadují, že kvůli přerušení provozu přišly v uplynulých měsících na tržbách o 80 milionů eur (dvě miliardy korun). Vysokorychlostní trať z Berlína do Hannoveru patří mezi nejdůležitější železniční spojení mezi východní a západní částí Německa. Kvůli jejímu přerušení byly dočasně pozměněny jízdní řády zhruba čtvrtiny všech německých dálkových vlaků. Tyto změny postihly denně kolem 90.000 cestujících.

Kvůli záplavám na Labi se v polovině června prolomila hráz u města Schönhausen ve spolkové zemi Sasko-Anhaltsko. Voda poškodila dvojkolejnou trať natolik, že na ní bylo nutné zcela uzavřít pětikilometrový úsek. Opravy trvaly až do začátku listopadu. Náklady na rekonstrukci trati Deutsche Bahn nezveřejnily. Tržby firmy se ale kvůli výpadku na vysokorychlostní trati letos propadnou o zhruba 80 milionů eur. Loni německé dráhy dosáhly celoročních tržeb 39,2 miliardy eur (asi jeden bilion Kč).

05. 11. 2013 Vlaků z Hradce do Pardubic pojede méně, kraj kývl na jízdní řád

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/jizdni-rady-hradec-kralove-pardubice-dvq-/hradec-zpravy.aspx?c=A131105_1996050_hradec-zpravy_tuu)

Královéhradečtí krajští zastupitelé v pondělí odsouhlasili nový vlakový jízdní řád. Začne platit 15. prosince. Ubude spojů mezi Hradcem a Pardubicemi, vlaky ujedou příští rok celkem o 95 tisíc kilometrů méně než letos. Studenti či zaměstnanci, kteří pravidelně dojíždějí vlakem z Hradce do Pardubic, si od 15. prosince budou muset zvykat na nové železniční pořádky. Hned poránu budou rozmrzelí hlavně ti, kteří si zvykli jezdit osobními vlaky, které z Hradce vyrážejí v 6:15 a 6:45, tedy v exponovaných časech. Tyto spoje se totiž ruší.

Ubude pět vlaků denně na Pardubice

Avšak nebudou jediné. Na vytížené trati ubude denně pět vlaků z dosavadních třiačtyřiceti. A nejsou to jediné změny. "Dojde ke snížení četnosti vlaků na této trati v dopoledních a večerních hodinách. Konečný návrh jízdního řádu oproti současnému vznikl kompromisem na základě jednání mezi kraji a dalšími subjekty," komentuje změny jízdních řádů na trati Hradec – Pardubice jednatel společnosti Oredo Václav Brůžek. Život to zkomplikuje zejména cestujícím, kteří jezdí z Pardubic až do Trutnova. Mezi oběma městy totiž zaniknou přímé spoje a lidé tak budou muset přestupovat v Hradci Králové. Potěšení nebudou zejména cestující dojíždějící za prací: některé nové spoje pojedou dřív, jiné později. "Přijde mi, že veškeré změny jízdních řádů jsou jen k horšímu," pozastavuje se Monika Haltufová, která byla zvyklá jezdit spojem z Jaroměře do Pardubic. Nově bude muset v Hradci vystoupit a 18 minut čekat na nový přípoj.

Kraj škrtl dvě procenta současného objemu dopravy

Kraj spolu s Českými drahami v příštím roce sníží počet najetých kilometrů o více než 95 tisíc kilometrů, tedy o necelá dvě procenta současného objemu. "Změny, které navrhujeme, jsou velmi decentní a zčásti jsou vyvolané Pardubickým krajem," tvrdí náměstek hejtmana pro dopravu Karel Janeček. Cestování mezi oběma krajskými městy se prodlouží, avšak podle náměstka pro dopravu z Pardubického kraje Jaromíra Duška na tom cestující mohou i vydělat. "Došlo k takovým úpravám, aby neujížděly spoje na Prahu nebo Českou Třebovou," uvedl. Kromě diskutované tratě mezi oběma krajskými městy se na změny budou muset připravit i cestující v ostatních koutech regionu: třeba na trati mezi Trutnovem a Chlumcem nad Cidlinou a Týništěm nad Orlicí, Náchodem a Broumovem. "Navrhli jsme zrušení většiny vlaků série 54xx z Nové Paky do Liberce v úseku Nová Paka – Stará Paka. Tyto vlaky jsou až na výjimky vedeny v souběhu s osobními vlaky mezi Městcem Králové a Starou Pakou. Spojení na návazné rychlíky budeme řešit autobusovou dopravou," uvedl Brůžek.

Vlak v Malém Poříčí nezastaví

Kvůli změnám spojů budou mít potíže i lidé bydlící v Malém Poříčí. Kraj totiž musel v úseku mezi Náchodem a Hronovem vybrat jednu zastávku, kterou bude vlak muset pouze projíždět. "Z pohledu využití jednotlivých zastávek se nabízel buď Náchod–Běloves nebo Malé Poříčí," řekl Brůžek. Černého Petra si nakonec vytáhlo Malé Poříčí. "Jelekož má silnou frekvenci autobusových spojů, byl zvolen model projíždění touto zastávkou a naopak zastavování v Náchodě–Bělovsi," uvedl jednatel firmy, která dosud hromadnou dopravu organizovala a plánovala v obou krajích. To se teď změní. Zastupitelé v pondělí odsouhlasili zřízení nového oddělení zodpovědného za jízdní řády přímo uvnitř krajského úřadu namísto Oreda. "Je to svým způsobem vynucené Pardubickým krajem, který k tomu přistoupil jako první," uvedl hejtman Lubomír Franc.

Kolik kraj utratí a získá na vlakovou dopravu

Kraj na regionální dopravu ročně přispívá 360 milionů korun, dalších více než 250 milionů dostává od státu. Podle memoranda, které kraje podepsaly, bude Královéhradecký kraj Českým drahám platit ještě 6,7 milionů korun na vyrovnání inflace. Dalších 12 – 18 milionů, které dráhy po kraji požadovaly jako příspěvek na odpisy vozidel, dopravní cestu a další, kraj zaplatit odmítl. Více než 95 tisíce kilometry, o které se snížil plánovaný rozsah dopravy pro příští rok, by mělo dojít k úspoře 9 milionů korun.

06. 11. 2013 Na nádraží v Prostějově vykolejily vagony a poškodily trolej

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-nadrazi-v-prostejove-vykolejily-vagony-a-poskodily-trolej/1004930>)

Na hlavním vlakovém nádraží v Prostějově dnes odpoledne při posunování vykolejily nákladní vagony a poškodily trolejové vedení. České dráhy kvůli tomu musely na části železniční trati z Nezamyslic do Olomouce zajistit náhradní autobusovou dopravu. Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal ČTK řekl, že nákladní souprava s lokomotivou při posunování narazila do jiné soupravy složené z několika nákladních vagonů a lokomotivy. Po nárazu vykolejily tři vozy. "Poškozeny byly dvě lokomotivy, jeden nákladní vůz, sloup trakčního vedení a zarážedlo. Škoda byla předběžně vyčíslena na 490 000 korun," uvedl. Vlakový provoz na hlavním nádraží v Prostějově je kvůli poškozenému trolejovému vedení omezen a ČD na železniční trati z Nezamyslic do Olomouce v úsecích před Prostějovem nasadily náhradní autobusy. Mluvčí ČD Kateřina Šubová ČTK řekla, že autobusy budou zajišťovat dopravu cestujících mezi stanicí Bedihošť, hlavním nádražím v Prostějově a stanicí Vrbátky. Rychlíky z Nezamyslic do Olomouce byly odkloněny přes Přerov. Výluka by měla skončit ve čtvrtek ráno.

07. 11. 2013 Hrozící srážka vlaků u Adamova je objasněná, chyboval prý výpravčí (4. února 2013)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/249455-hrozici-srazka-vlak-u-adamova-je-objasnena-chyboval-pry-vypravci/>)

Za hrozící srážku dvou vlaků v únoru na nádraží v Adamově na Blanensku je podle Drážní inspekce odpovědný výpravčí. Nevypnul totiž návěstidlo a nezabránil tak vlaku EuroCity Gustav Klimt vjet na kolej, na které stál osobní vlak. Soupravy zastavily 50 metrů od sebe. Příklad vyšetřuje policie, výpravčímu hrozí stíhání za obecné ohrožení. "Čekali jsme na závěry inspekce. Od nich se bude odvíjet náš další postup," uvedla policejní mluvčí Iva Šebková. Do adamovské stanice vjel nejprve osobní vlak, bezprostředně poté přijel ve stejném směru na stejnou kolej vlak EuroCity Gustav Klimt jedoucí ze Štýrského Hradce (Grazu) do Prahy. Signalizace strojvedoucími ukazovala, že může pokračovat v jízdě (blikalo bílé světlo), díky nízké rychlosti ale soupravu stihl zastavit, a nikdo tak nebyl zraněn ani nedošlo ke škodám.

Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal zdůraznil, že kvůli události bude nutné udělat technické změny. Signalizace nyní pracuje tak, že bílé blikající světlo, umožňující vjezd, je aktivní 180 vteřin. Nebezpečná situace vznikla právě kvůli tomu, že vlaky jely těsně za sebou a druhý z nich vjel na nádraží ještě před vypnutím signalizace. Výpravčí na nádraží měl mít podle inspektorů situaci pod kontrolou a signalizaci před příjezdem druhého vlaku vypnout, aby vlak zastavil před nádražím. Podle Dápala bude nutné buď signalizaci nastavit tak, aby se po projetí vlaku sama vypnula, nebo ji bude muset vypínat výpravčí.

07. 11. 2013 Dráhy budou mít vagony z Rakouska. Za 400 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-budou-mit-vagony-z-rakouska-za-400-milionu-1036088>)

Dozorčí rada Českých drah dnes odsouhlasila nákup 80 osobních vagonů od Rakouských spolkových drah (ÖBB) a jejich úpravu pro provoz u ČD. Jde o klimatizované vagony, které prošly v letech 2005 až 2010 v Rakousku kompletní modernizací. Za jejich nákup by měly České dráhy zaplatit asi 413 milionů korun. „To je maximalistická varianta. Koupíme jen vozy, které budeme pro provoz skutečně potřebovat,“ uvedl náměstek generálního ředitele pro ekonomiku a techniku Daniel Kurucz. „Vozidlový park bychom díky tomuto nákupu mohli posílit například o 27 vozů 1. třídy, 36 vozů 2. třídy a také třeba o 12 lehátkových vozů. Vše je v kvalitě odpovídající vysokému západoevropskému standardu a vozy můžeme prakticky ihned nasadit do provozu. Kromě 11 vozů druhé třídy, které bychom nejprve upravili na velkoprostorové,“ doplnil náměstek. Všechny vozy jsou aktuálně v provozu u ÖBB, z Rakouska budou uvolňovány už během příštího roku tak, jak je budou tamní dráhy nahrazovat rychlovlaky Railjet od Siemensu. České dráhy počítají s rakouskými vagony hlavně na linku z Prahy do Budapešti, mohly by se ale objevit na trati do Hamburku. České dráhy nedávno šest vozů od ÖBB už koupily.

08. 11. 2013 Spory o zaměstnance už nebrání liberalizaci drah

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spory-o-zamestnance-uz-nebrani-liberalizaci-drah-1036209>)

V rezortu dopravy se podařilo vyřešit jednu z hlavních překážek chystané liberalizace dotované železnice. České dráhy přestaly tvrdit na převodu svých zaměstnanců v případě, že soutěž vyhraje konkurenční dopravce. Parametry tendrů tak tuto podmínku nebudou obsahovat. „Jsme rádi, že padla jedna z bariér, která bránila vypsání soutěží,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. „České dráhy nepočítají s tím, že by v případě vítězství jiného dopravce v tendrech ministerstva dopravy převáděly své zaměstnance,“ potvrdil obrat v postoji mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj mají dráhy pro zaměstnance uplatnění. Tahanice přitom trvaly dlouhé týdny. Dráhy vycházely ze smlouvy z roku 2009, kde je převod zaměstnanců i se všemi benefity ke konkurenčnímu dopravci zakotven. Ministerstvo si proto u drah vyžádalo potřebné údaje, včetně mezd jednotlivých pracovníků, narazilo ale na hradbu mlčení. Postup vedení drah podporovaly odbory. Odboráře může uklidňovat skutečnost, že podle nepotvrzených informací si chce ministr dopravy Zdeněk Žák nechat vypsání soutěží znovu schválit vládou. Ta přitom své ano vyslovila v září, není ale jisté, zda by dala liberalizaci zelenou i napodruhé. Pokud ne, celý proces otvírání trhu by se opozdil. Deníku E15 se ministra včera nepodařilo kontaktovat. Vedle zaměstnanců bylo dalším problémem vzájemné uznávání jízdenek mezi dopravci. I tady jeví dráhy ochotu se dohodnout.

08. 11. 2013 Jedna jízdenka: Praha a Středočeský kraj propojí vlaky, metro i autobusy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jedna-jizdenka-praha-a-stredocesky-kraj-propoji-vlaky-metro-i-autobusy-1036310>)

Přesně navazující dopravní systém, kdy cestující plynule přestupují z vlaku na autobus, metro či tramvaje, chce vybudovat hlavní město spolu se Středočeským krajem. Záměr sjednotit dopravu do jednoho systému už schválil pražský výbor pro dopravu. Do února 2014 chce pražský organizátor dopravy připravit přesný harmonogram. Nový systém by vlastně fungoval ve stylu „jedna jízdenka, jeden jízdní řád, jeden tarif a jedna síť“. Cestující by jezdili podle jednotného tarifu. Spojení dopravy by mělo přinést její efektivnější fungování a finanční úspory. Kolik by to bylo, nechce zatím Praha vyčíslit. „Do tohoto projektu nejdeme kvůli šetření. Je to z toho důvodu, že chceme za stejný objem financí docílit více dopravních výkonů,“ sdělila serveru E15.cz magistrátní mluvčí Tereza Králová. Projekt musí schválit nejdříve městská rada a rada Středočeského kraje.

V novém společném systému by se dopravu v obou krajích staral jeden koordinátor, který by sestavoval tarify jízdného, plánoval trasy a tvořil jízdní řády. V současné době to dělají oba kraje samostatně. „Jedině sjednocený systém bude motivovat co největší počet obyvatel Prahy i Středočechů k využívání rychlé, pohodlné a atraktivní veřejné dopravy a bude mít pozitivní vliv na zlepšení pracovní mobility obyvatel, a tím i zmírnění nezaměstnanosti,“ řekl pražský radní pro dopravu Jiří Pařízek.

Opencard pro všechny

Pražská radní pro informatiku Eva Vorlíčková již dříve v rozhovoru pro E15.cz sdělila, že by bylo možné jako jednu jízdenku pro Prahu a střední Čechy využít i opencard. „Pro občany bude zajímavý i další rozvoj dopravy placený opencard mezi Prahou a Středočeským krajem, odkud hodně lidí do hlavního města dojíždí a kam zase mnoho Pražanů vyjíždí na víkendy,“ uvedla. Hlavní město analýzu stavu dopravy a jejího řešení připravovalo téměř rok. Pracoval na ní tým odborníků z Regionálního organizátora pražské integrované dopravy a středočeského odboru dopravy a politici ze středočeského výboru dopravy. „Neshodli jsme se zatím na jediném – kdo by měl dopravu organizovat, tedy řídit. Osobně se mi nelíbí představa vedení Středočeského kraje, aby jeden dopravní systém řídily dvě organizace. To je jakoby chtěli, aby jeden kraj měl dva hejtmany – to nikdy nemůže fungovat,“ uvedla členka středočeského výboru pro dopravu a členka pracovní skupiny Věra Kovářová. Dodala, že by se měl Středočeský kraj podílet spolu s Prahou na spolufinancování Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID) jako hlavního organizátora hromadné dopravy. „Je to první krok k jednotné jízdence, tarifu a ke koordinaci jízdních řádů,“ poznamenala.

11. 11. 2013 Soud pozastavil přípravu zdvoukolejnění trati Brno – Zastávka

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/250007-soud-pozastavil-pripravu-zdvoukolejneni-trati-brno-zastavka/>)

Rekonstrukce železniční trati z Brna do Zastávky se o několik měsíců zdrží. Správa železniční dopravní cesty chce dráhu zdvoukolejnit a elektrizovat. Nemůže však získat územní rozhodnutí, soud zrušil výjimku ministerstva životního prostředí, která měla umožnit rozšířit trať v místech, kde žijí vzácní živočichové a rostliny. U Krajského soudu v Brně si na výjimku umožňující rekonstrukci železniční trati stěžovalo sdružení Voda z Tetčic. Ačkoli soud neuznal jeho argumenty, že trať není třeba rozšiřovat, přiznal, že bylo sdružení zkráceno na procesních právech, když nedostalo možnost vyjádřit se k doplnění žádosti o povolení výjimky, kterou vydalo ministerstvo životního prostředí. Ministerstvo tak podle soudu porušilo nejen procesní předpisy, ale i Listinu základních práv a svobod. Voda z Tetčic tvrdí, že stavba naruší biotopy některých chráněných živočichů a rostlin. Mluvčí sdružení Josef Dvořák také není přesvědčen o přínosu dopravní stavby. Správa železniční dopravní cesty se teď obává o peníze na stavbu. Měla by je získat z Operačního fondu Doprava I, k tomu je ale třeba začít stavět nejspíše v průběhu příštího roku. Přitom teprve po vydání právě zrušené výjimky bude možné vydat územní rozhodnutí a teprve po půl roce stavební povolení. Správa však doufá, že to ještě stihne, uvedl její mluvčí Marek Illiaš.

Železničáři chtějí rekonstruovat 23kilometrový úsek trati, postaví na něm také nové zastávky v Ostopovicích a Starém Lískovci. "Díky dvěma kolejím a elektrifikaci zmizí četná zpoždění,lepší se pravidelnost a přesnost spojů, bude se moci zkrátit interval osobních vlaků až na 15 minut," popsal mluvčí organizátora krajské dopravy společnosti Kordis Květoslav Havlík. Rekonstrukce trati, která je

součástí tahu Brno – Jihlava, bude stát čtyři miliardy korun, z toho Evropská unie proplatí až 85 procent – ovšem pouze, pokud se začne stavět včas.

13. 11. 2013 Olomoucká S-Bahn? Tramvajová jízdenka bude platit i ve vlacích na Opavu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/250251-olomoucka-s-bahn-tramvajova-jizdenka-bude-platit-i-ve-vlakich-na-opavu/>)

Železniční trať z Olomouce směrem na Opavu by chtěl Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK) zařadit do svého systému. Ve vlacích tak budou platit stejné jízdenky jako v městské hromadné dopravě. V krajském dopravním systému už některé železniční trati jsou, v okolí samotné Olomouce je to ale první pokus. Ještě než KIDSOK opavskou trať do svého systému zařadí, ale proběhne průzkum, při kterém bude koordinátor zjišťovat, kolik lidí vlastně vlaky cestuje a kam.

Trať, kterou železničáři znají pod číslem 310, vede z Olomouce do Moravského Berouna a dále do Moravskoslezského kraje směrem na Bruntál, Krnov a Opavu. Ačkoli po ní jezdí i rychlíky Olomouc – Opava – Ostrava, cestování po ní je zdouhavé, a tak ji cestující využívají spíše ke kratším jízdám. Její jižní část by se jako první trať výchozí z krajského města měla stát součástí integrované dopravy – kromě drážních jízdenek tak bude možné cestovat po ní se stejnými lístky, které platí v olomoucké MHD a regionálních autobusech. "Cestující na jednu jízdenku budou cestovat vlaky, autobusy a přestupovat na městskou dopravu a nebudou si zakupovat na každý dopravní prostředek novou jízdenku. Velmi výhodné pro ně budou předplatní jízdenky," slíbila Lenka Zlámalová z KIDSOK.

Zavedení nového tarifu na olomoucko-opavské železnici ale nebude hned. Dopravní koordinátor chce nejprve ve vlacích provést průzkum mezi cestujícími. "Proběhne v celodenním rozsahu mezi Olomoucí a Hlubočkami-Mariánským Údolím. Budou ho provádět studenti Univerzity Palackého, kteří přímo ve vlaku ve spolupráci s průvodčím osloví každého cestujícího, zaznamenají druh jízdenky, na kterou cestuje, a zeptají se, zda přestupuje na městskou dopravu. Pokud ano, tak jaký jízdní doklad využívá," nastínila Lenka Zlámalová. Výsledky průzkumu využije KIDSOK především k jednání s ČD, kterým koordinátor musí vynahradit výpadek tržeb z prodeje vlastních jízdenek.

Ačkoli zařazení trati do integrovaného dopravního systému bude v Olomouci prozatím ojedinělé, v jiných částech kraje už je cestování s integrovanou jízdenkou na železnici běžné. "Do integrovaného systému jsou již začleněny tratě na Šumpersku a Jesenicku, od března tohoto roku jsme zařadili další dvě tratě na Prostějovsku," přiblížila Lenka Zlámalová z KIDSOK. Za základ systému však koordinátor zatím považuje olomouckou MHD a autobusové linky, kterých už jsou v integrovaném systému desítky, v některých linkách, které vedou i do sousedních krajů, zatím není integrace úplná, dopravci však uznávají časové jízdenky IDSOK.

Železnice v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje:

- trať 271 Prostějov – Dzbel
- trať 273 Prostějov – Červenka
- trať 291 Zábřeh – Šumperk (včetně rychlíků)
- trať 292 v úseku Šumperk – Jeseník – Mikulovice (včetně rychlíků)
- trať 293 Šumperk – Kouty nad Desnou
- trať 294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem
- trať 295 Lipová Lázně – Javorník
- trať 297 Mikulovice – Zlaté Hory

13. 11. 2013 Leo Express hlásí první zisk a chce, aby dráhy jezdily dráž

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-hlasi-zisk-0bu-eko-doprava.aspx?c=A131113_105048_eko-doprava_suj)

Rok po zahájení provozu tvrdí Leo Express, že jeho vlaky mezi Prahou a Ostravou jsou již provozně v zisku. Podobně jako RegioJet dopravce doufá, že antimonopolní úřad přikáže Českým drahám jezdit za vyšší ceny. Podle jednatele a majitele firmy Leoše Novotného se firma do černých čísel dostala v posledních měsících, jde ale o výsledek bez započítání splátek úroků a odpisů (EBITDA).

"Leo Express dosáhl kladného provozního výsledku hospodaření nejrychleji ze všech soukromých dopravců v Evropě," chlubí se firma ve své tiskové zprávě. Ceny na trase Praha – Ostrava jsou ale stále velmi nízké a ziskovost firmy je hluboko pod původními plány. Leo Express dosud přepravil zhruba 800 tisíc cestujících, firma má podle svých slov podíl na trhu už kolem třiceti procent. "V podílu jsme předstihli v březnu pendolina Českých drah," řekl Novotný. Podle monitoringu společnosti zaujímají České dráhy s pendoliny 25procentní podíl a soukromá konkurence RegioJet 45procentní podíl. Klasické rychlíky Českých drah do srovnání společnost nezařadila, protože u nich není místenka povinná a počet cestujících tak lze jen odhadovat.

Kdysi relativně neútočné vystupování vůči státní firmě skončilo: podobně jako RegioJet si nechal Leo Express zpracovat znalecký posudek, podle kterého jezdí České dráhy pod cenou a kvůli tomu si na dráhy stěžují u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. "Je zřejmé, že České dráhy jezdí za podnákladové ceny," uvedl Novotný. Dráhy to odmítají, blíže se však k tvrzení konkurence nechťejí vyjadřovat.

Posudky konkurentů jsou nepřesné, brání se ČD před kritikou

Antimonopolní úřad dosud ve sporu soukromých dopravců proti Českým drahám stále nerozhodl, i když RegioJet se obrátil na úřad už před dvěma lety. "Správní řízení stále probíhá," potvrdil mluvčí Martin Švanda. "Moc se těšíme na den, kdy České dráhy budou muset jezdit za náklady," řekl Novotný. Podle znaleckého posudku by například měla jízdenka v pendolinu stát z Prahy do Ostravy 1 142 korun. "Za tyto ceny nebudeme černožlatí, ale zlatí," odhaduje Novotný v narážce na barvu svých souprav. "České dráhy při stanovení cen na lince Praha – Ostrava postupují plně v souladu se zákonem. Při šetření cenové politiky na UOHS z podnětu konkurenčních dopravců jsme Úřadu poskytli veškeré potřebné podklady, které mají České dráhy k dispozici, a které musí v souladu se zákony a dalšími právními předpisy vést," reagoval mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Podle něj jsou studie a posudky konkurentů nepřesné, zavádějící, a proto je nevhodná komentovat.

Leo Express oslovil hlavně lidi, kteří kupují jízdenky přes internet: tři ze čtyř jízdenek prodává on-line, firma začala letos i s věrnostním systémem, má v něm už přes dvacet tisíc cestujících. Kromě kompenzací za státem nařízené slevy v jízdném čerpá Leo Express i další dotace: z Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost dostala firma 3,7 milionu korun na vzdělávání zaměstnanců.

13. 11. 2013 Vláda schválila program výstavby dopravních cest do roku 2020 (Dopravní sektorové strategie)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-program-vystavby-dopravnich-cest-do-roku-2020/1007586>)

Vláda dnes schválila program výstavby silnic, železnic a vodní infrastruktury do roku 2020. Na tiskové konferenci po jednání vlády o tom informoval ministr dopravy Zdeněk Žák. Materiál je nezbytný pro čerpání dotací z EU. Zahájení prací na nejdůležitějších dopravních projektech, které ministerstvo do materiálu zahrnuje, bude vyžadovat investice alespoň 70 miliard ročně. "Stát v uplynulých 20 letech budoval svoji dopravní infrastrukturu bez klíčových strategických dokumentů. My jsme dostali slibu, že budeme definovat kritickou minimální úroveň investic do dopravní infrastruktury, a to číslo je 70 miliard korun ročně," uvedl Žák. "Dopravní sektorové strategie nejsou v souladu s rozpočtovými výhledy," připustil Tomáš Čoček, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který peníze na stavbu a údržbu dopravních cest rozděluje. Žák ovšem dnes upozornil, že alespoň pro příští rok se podařilo najít 71 miliard, aniž by byla narušena struktura státního rozpočtu. Materiál ministerstva požaduje pro udržení výstavby v plánovaném objemu 43 miliard korun ze státního rozpočtu a dalších 27 miliard z dotací EU ročně, vládou schválené rozpočtové výhledy na roky 2015 a 2016 počítají s mnohem menší finanční dotací. Ta má včetně evropských peněz dosáhnout 45 miliard respektive 47 miliard korun.

Nejdražšími silničními projekty, se kterými ministerstvo do roku 2023 počítá, je oprava dálnice D1. Oprava by v úseku mezi Mirošovicemi a Kývalkou měla vyjít na 14,8 miliardy a hotová by měla být nejpozději v roce 2022. Na 11,6 miliardy korun má vyjít pražský obchvat Běchovice – dálnice D1, s jehož stavbou se počítá v letech 2017 až 2021. Mezi roky 2015 a 2018 má vzniknout úsek R35 mezi Opatovicemi nad Labem a Ostrovem u Vysokého Mýta za zhruba 11 miliard korun. Navazující úsek ve směru na Vysoké Mýto a Litomyšl se mají připojit do roku 2021 a vyjít na skoro 20 miliard korun. K největším připravovaným projektům na železnici patří modernizace trati mezi Brnem a Přerovem v úseku Blažovice – Nezamyslice na dvojkolejnou trať pro maximální rychlost 200 kilometrů v hodině za 24,2 miliardy korun. Ta by měla být hotová v roce 2023. Přes 20 miliard korun má stát modernizace železničního uzlu v Brně a výstavba nového nádraží v letech 2018 až 2023. Na vodních cestách je největší plánovanou investicí splavnění dolního toku Labe u Hranic s Německem, kde má vzniknout

kontroverzní stavba plavebního stupně v Děčíně. Ten by se podle ministerstva dopravy měl stavět mezi roky 2018 – 2021 a vyjít na čtyři miliardy korun.

14. 11. 2013 Územní rozhodnutí na odsunutě brněnské nádraží čelí čtveřici odvolání

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/250470-uzemni-rozhodnuti-na-odsunute-brnenske-nadrazi-celi-ctverici-odvolani/>)

Třetí územní rozhodnutí, které by mělo umožnit stavbu nového hlavního nádraží v Brně, čelí čtyřem odvoláním. Není tak pravomocné. Magistrát se teď rozmyslí, kdo se bude odvoláními zabývat, autoři odvolání totiž poukazují na podjatost příslušného městského odboru. Náměstek primátora Robert Kotzian (ODS) již dříve upozornil, že vzhledem k závislosti projektu na evropských penězích je třeba si s přípravou stavby pospíšet, v opačném případě nejspíš nové nádraží nevznikne. Proti historicky třetímu vydanému územnímu rozhodnutí na nové brněnské nádraží se odvolala občanská sdružení Děti Země a Stará Osada – Židenice, jeden občan a firma M.B. Keramika. "Třetí územní rozhodnutí je podle nás opět vydané nezákonně, neboť například ve spise chybí krajský územní plán, závazné stanovisko k zásahu do krajinného rázu nebo kvalitnější hluková studie," uvedl předseda Děti Země Miroslav Patrik.

Náměstek Kotzian uvedl, že chce se zástupci těch, kteří odvolání podali, diskutovat. "V diskusi jsme schopni řadu věcí řešit a je to podle mě to nejlepší, co můžeme udělat. Je to lepší než posílat odvolání. Otázkou však je, jestli se oni věcně bavit chtějí," řekl. Z vytýkaných bodů je město podle Kotziana ochotno udělat novou hlukovou studii. "Ač si nemyslím, že ta současná má nedostatky," podotkl náměstek brněnského primátora. Děti Země také požádaly, aby se odvoláním nezabýval brněnský magistrát. "Namítáme podjatost příslušného odboru magistrátu, neboť všichni jeho zaměstnanci jsou podřízeni primátorovi Romanu Onderkovi, který patří mezi aktivní odsunovače nádraží v Brně," uvedl Patrik, podle kterého by se odvoláním proti územnímu rozhodnutí na nové nádraží měli zabývat úředníci z jiného města. Právě rozhodnutí, kdo odvolání posoudí, je teď podle Roberta Kotziana nejdůležitější. "Až se vyřeší, kdo bude odvolání řešit, začne se probírat jejich věcný obsah," upozornil.

Otázka budoucnosti brněnského hlavního nádraží rezonuje Brnem již déle než deset let. Obyvatelé města se již v roce 2004 k poloze stanice vyjadřovali v referendu, přišlo jich však příliš málo na to, aby byly výsledky platné. Vedení města propaguje zrušení současného nádraží a stavbu nového na Zvonařce u dnešního nákladního dolního nádraží. S odsunem nádraží z centra však řada obyvatel nesouhlasí, chtějí, aby vlaky nadále zastavovaly na téže místě, kam přijíždějí posledních 175 let. Připouštějí pouze přesun nástupišť do oblasti Malé Ameriky. Ministerstvo dopravy již postupně dopracovává studie proveditelnosti pro obě varianty. Dokončené budou v prvním čtvrtletí příštího roku. Podle nich se hodlá ministerstvo rozhodnout, kterou variantu bude podporovat. Stavby obou variant by vyšly zhruba na 20 miliard korun.

15. 11. 2013 Tarifní změny platné od 15. prosince 2013 (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-18541/>)

Od poloviny prosince dojde k mírnému růstu cen jízdného podle základního vnitrostátního i mezinárodního tarifu a také cen některých obchodních nabídek. Dopravce zohlední inflaci a zdražování vstupů. Do mezinárodního jízdného se navíc promítnou úpravy tarifu zahraničních železnic. Například DB již oznámily 2,5% zdražení v dálkové dopravě. České dráhy však zároveň zvýhodní pravidelné dojíždění do práce a do škol. Zvýší se slevy pro držitele aplikace IN 50 %, kteří cestují na traťové jízdenky, a také pro žáky a studenty s jakoukoliv zákaznickou aplikací na In-kartě.

Hlavní změny tarifu

- Základní tarif ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě vzroste o meziroční inflaci, tj. zhruba o 2 %.
- Budou upraveny ceny některých slevových aplikací – aplikace pro děti a mládež (15 – 26 let) a slevové aplikace pro seniory. Tříletá aplikace IN 25 % pro mladé tak bude nově stát 490 Kč místo 330, jednoroční IN 50 % bude za 1 490 Kč místo současných 1 330 Kč. Cena roční aplikace IN Senior a tříletá aplikace pro důchodce bude upravena stejným způsobem jako IN 50 % pro mládež. Výše cen aplikací pro mládež se nemění od roku 2006 i přes nárůst DPH z 5 na 15 % a inflaci v mezidobí.
- Do cen Víkendových síťových jízdenek bude promítnuta změna DPH a inflace od prosince 2010. Celostátní verze jízdenky bude stát nově 650 Kč místo původních 600 Kč, ceny regionálních verzí této jízdenky vzrostou o 25 Kč. Ceny Celodenních jízdenek se nemění.

- Bude upravena konstrukce ceny Skupinové jízdenky. První cestující ve skupině zaplatí základní jízdné, druhý cestující bude mít slevu 25 % a třetí až třicátý cestující bude mít nárok na slevu 50 %.
- Cena Kilometrické banky ČD vzroste z důvodu promítnutí inflace a změny DPH z 2 100 Kč na 2 200 Kč.
- ČD nově nabídnou aplikaci IN 100 % platnou pouze ve 2. třídě. Tato roční síťová jízdenka bude stát 19 990 Kč. Bude-li zákazník chtít používat 1. vozovou třídu, může si zakoupit některý z časových doplнкů do 1. třídy. (týdenní, měsíční, tříměsíční nebo roční).
- Cestující s aplikacemi IN 50 % nově ušetří při nákupu traťových jízdenek. Sleva na pořízení těchto dokladů vzroste z 25 % na 50 %.
- Nově bude možná kombinace jakékoliv platné zákaznické aplikace s potvrzeným žakovským průkazem. Zákazník tak bude mít nárok na slevu 25 % ze zvláštního jízdného pro žáky (jednosměrného, zpátečního a traťových jízdenek pro žáky). Tato sleva platí pouze pro trasu potvrzenou v žakovském průkaze. Při cestování po jiných tratích má držitel slevu dle zakoupené zákaznické aplikace.
- Dojde k úpravě cen za přepravu zavazadel a psů. Zatímco doposud se tyto doklady prodávaly ve variantě pro jeden vlak nebo jeden den, nově bude cena záviset na počtu projetych kilometrů. Pro stanovení cen bude použit pásmový ceník s rastrem 50 km, minimální ceny budou stanoveny ve výši současných cen přepravného pro cestu jedním vlakem.

15. 11. 2013 Stavební povolení: Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor, II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí nad Lužnicí – Soběslav

Zdroj: Drážní úřad (http://www.ducr.cz/drurad/2013/Sobeslav_vyhlaska.pdf)

Hlavním cílem modernizace trati je zavedení zvýšené traťové rychlosti až na 160 km/h na vhodných úsecích tratě a dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h včetně a zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, dále zajištění požadované propustnosti a vybavení tratí takovým technologickým zařízením umožňujícím zabezpečení provozu o rychlostech 160 km/h, vybrané stanice budou vybaveny novými nástupišti.

Začátek stavby je v km 56,016 198 (ZV 50 v žst. Veselí nad Lužnicí). Návaznost je na řešení uvedené v projektu „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí.“ V úseku tratě Veselí nad Lužnicí – Soběslav bude trať zdvoukolejněna převážně ve stávající stopě, pouze v při zastávce Řípec-Dráčov bude trať odsunuta cca o 5,5 m západním směrem z důvodu zvýšení traťové rychlosti. Stávající železniční přejezdy budou zrušeny a nahrazeny mimoúrovňovým křížením, výjimkou je přejezd na silnici č. I/23 (km 58,760) ve směru na Jindřichův Hradec, který zůstane po skončení stavby (1. etapa) provizorně zachován, ale ve 2. etapě po realizaci nového silničního nadjezdu v km 58,560 bude přejezd nahrazen zabezpečeným úrovňovým přechodem pro chodce s bezbariérovým přístupem na obě vnější nástupiště zastávky.

16. 11. 2013 Nad nádražím Vyšehrad se stahují mračna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/250634-nad-nadrazim-vysehrad-se-stahuji-mracna/>)

Na nádraží Vyšehrad nepřijel vlak už přes půl století a stav novorenesanční výpravní budovy, která ztratila využití, tomu odpovídá. I přes opravu z roku 1987 je značně zchátralá, nepomohlo jí ani prohlášení za kulturní památku v roce 2000. Podívejte se, jak v současnosti vypadá nádraží, které svého času praskalo ve švech. Vyšehradské nádraží přestalo sloužit osobní přepravě v květnu 1960. Od té doby vlaky stanicí pouze projíždějí, místní musí dojíždět městskou dopravou na hlavní nebo smíchovské nádraží. Stylově zajímavá, ale nefunkční výpravní budova je i přes opravu z roku 1987 zchátralá. Při tehdejší rekonstrukci totiž natekla pod fasádu voda a značně ji poškodila. Roku 2000 byly hlavní budova, čekárna a strážní domek prohlášeny za kulturní památku.



Za stržení hrázděné čekárny dostal investor stotisícovou pokutu

V roce 2007 prodaly České dráhy nádražní budovu soukromé společnosti TIP Estate. Ta se uvedla vykácením zeleně v okolí a stržením památkově chráněné hrázděné čekárny mezi kolejemi.

Památkový odbor magistrátu udělil společnosti, která získala nádraží za 42,5 milionu korun, tehdy nejvyšší možnou pokutu 100 tisíc korun.

Investor plánuje postavit dvě administrativní budovy

Investor měl nádraží opravit, k tomu však zatím nedošlo. Dlouhou dobu se s městskou částí Praha 2 přel o podobu svých budoucích plánů – u nádraží chtěl postavit dvě nové prosklené administrativní budovy s podzemními garážemi. Radnici se nelíbilo, že by "megalomanské budovy zakryly výhled na Vyšehrad", proto je musel investor ve svých plánech zmenšit. Na začátku roku 2012 se v médiích objevila zpráva, že se město s majitelem na konečné podobě nádraží dohodlo. Ovšem na konci roku 2013 je situace pořád stejná: nádraží chátrá; investor nekomunikuje. Městská část bezmocně přihlíží a čeká, co se s budovou stane. Je možné, že investor stavbu se schváleným územním rozhodnutím prodá jinému zájemci. Zda se nakonec podaří na vlastníku opravu nádraží vynutit, nebo stavitel nechá budovu zchátrat natolik, aby mohla být odstraněna a pozemek mezi dvěma moderními budovami byl využit k novostavbě, je otázkou.



Budova nepatří Českým drahám, SŽDC ani městu. Ovšem vina za její stav na tyto aktéry padá stále. "Kdyby Praha pracovala s hustotou železniční sítě, kterou má k dispozici, žila by nádraží Vyšehrad, Bubny a Karlín a železniční síť v Praze by převzala roli páteří sítě veřejné dopravy. Celý problém, který v současnosti řešíme, vznikl samospádem a nedořešenou koncepcí veřejné dopravy v Praze. Intenzivnější dopravu osob bychom nutně potřebovali," uvedl urbanista Jan Sedlák, z fakulty architektury ČVUT.

Novorenesanční nádraží mělo vyřešit kapacitní problémy

Na místě opuštěného vyšehradského nádraží přitom měly stát svého času dokonce budovy dvě. Nádraží vzniklo na tzv. pražské spojovací dráze z roku 1872, která vedla z hlavního nádraží (tehdejšího nádraží Františka Josefa) na nádraží smíchovské. Původní budova nádraží přestala kapacitně stačit a roku 1891 rozhodla státní železniční správa na nátlak města o přeměně nádraží na nákladní. O 200 metrů dál měla vyrůst budova zcela nová, určená pro přepravu osobní. Plán ovšem ztroskotal kvůli odporu majitele pozemku usedlosti Přemyslovka. Nakonec se železniční správa s magistrátem dohodly, že bude Vyšehradské nádraží sloužit jen pro přepravu osobní a v roce 1906 zde byla postavena budova, která vyhovovala novým přísnějším požadavkům.

Technická zpráva z roku 1904: "Jelikož zařízení pro veškerou přepravu nedostačuje, a rozšíření této stanice pro veškerou dopravu je nemožné, bylo usnešeno nákladovou dopravu v budoucí stanici vyšehradské vypustiti a upravit stanici toliko pro osobní dopravu a pro výpravu zavazadel a spěšnin. Koleje č. I a II budou sloužiti výhradně pro vlaky osobní, kolej III jest určena pro vlaky nákladní. Stávající budova s přístavbou, skladiště s rampou, silniční váha ... se odstraní."

Hodiny se přivezly z tehdy rozebíraného hlavního nádraží

Architekt Jan Heindl navrhl novou budovu v tehdy módním slohu "české renesance" obohacené o secesní prvky. Podobně stavěl i jiné objekty, například budovu Všeobecné živnostenské banky v Náchodě nebo radnici v Sedlčanech. Vyšehradskou dvoupatrovou budovu s jednopatrovým křídlem pak postavil Emanuel Vrzal v letech 1905 – 1906. Hodiny osazené do průčelí pocházely z jedné ze dvou věží právě bourané výpravní budovy nádraží Františka Josefa (dnešní hlavní nádraží).

Zprávy z tehdejšího tisku: "Všeobecně bylo vždy stěžováno na správu c. k. státní dráhy, že ponechává na předměstských stanicích původní prozatímní nádražní budovy, které se všemu spíše než nádraží podobají. Tyto dny byl učiněn první krok k nápravě ... Nádraží na Vyšehradě jest stavěno v moderním a vkusném slohu. Místnosti vnitřní jsou upraveny tak, aby všem požadavkům vyhověly."

Nádraží ne/využitá?

Ačkoliv již slavná éra železnice pominula a nádraží přestávají sloužit svému účelu, jsou velmi diskutovaným tématem. K nádražím mají co říct památkáři, kteří by rádi zachovali genius loci místa s mnohdy opravdu architektonicky zajímavými budovami, developeři, kteří v nádražích vidí lukrativní pozemky v centru Prahy, i zastánci kolejové dopravy, kteří doufají, že se éra vlaků ještě vrátí a nádraží budeme opět potřebovat. "Praha by k problému měla přistoupit aktivně, jako by byla soukromým developerem. Bohužel město ty pozemky většinou nevlastní. Zbývá mu tedy hrát roli koordinátora rozvoje. To je v současnosti optimální řešení," uzavřel téma pražský primátor Tomáš Hudeček.

16. 11. 2013 Bosna koupila devět rychlovlaků, nemají ale kde jezdit (Talgo)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ap-bosna-koupila-devet-rychlovlak-u-nemaji-ale-kde-jezdit/1008890>)

Devět vysokorychlostních vlaků vyrobených na zakázku na Západě mělo být důkazem znovuzrození Bosny po krvavé válce v 90. letech minulého století. Jenže uplynulo osm let a žádný z nich dosud nevykonal jedinou cestu. Důvod? Jsou příliš rychlé pro bosenské 60 let staré železnice. Cestující tak i nadále využívají jen staré pomalé vlaky, jenže zároveň ty rychlejší, které stojí v depu, splácejí ze svých daní, uvedla agentura AP. "Je to jako kdybyste si koupil devět Ferrari a neměl silnice, po kterých s nimi můžete jezdit," uvedl Samir Kadrić, zaměstnanec bosenských železnic, které vlaky pořídily. Zakoupily je od španělské společnosti Talgo za 67,5 milionů eur (1,8 miliardy Kč).

Vlaky, které mohou jezdit rychlostí až 240 kilometrů za hodinu, neustále stojí v depu nedaleko Sarajeva. Cestující přitom jezdí těmi 40 let starými, které se pohybují rychlostí maximálně 70 kilometrů za hodinu. Ukázalo se, že nákup byl chybou, přiznává Kadrić. Nejenže v Bosně nejsou koleje, po kterých by mohly jezdit, navíc zde ani nemají peníze na jejich údržbu, což znamená, že se mohou začít postupně rozpadat. Ještě před válkou v letech 1992 až 1995 v zemi existovaly i rychlejší vlaky, jenže byly poškozeny a na jejich rekonstrukci nezůstávají peníze. Dalším problémem je rozdělení země na dva autonomní regiony – Republiku srbskou a bosňácko-muslimskou Federaci Bosny a Hercegoviny. Každá z oblastí totiž provozuje svou vlastní železniční síť. Když tedy vlaky mezi nimi přejíždějí, musí se změnit lokomotiva i posádka, což jízdu po železnici ještě více zpomalí.

Bosenskohercegovinská železniční společnost, pro kterou pracuje Samir Kadrić, se dále dělí na firmu, která má na starosti vlaky a druhou společnost, jenž spravuje koleje. První z nich vysokorychlostní soupravy kdysi zakoupila a doufala, že přijde i potřebná úprava tratí. Jenže místní vláda druhé z firem nikdy neuvolnila slibovaných 300 milionů eur (8,2 miliardy Kč), díky kterým by se mohly koleje zmodernizovat. "Kdokoli objednal tyto vlaky, se měl sám sebe zeptat: kde na nich budeme jezdit?" komentoval současnou situaci jeden z cestujících Elvedin Gazić. "Ten, kdo na to dal naše peníze, měl mít nějaké základní povědomí nebo se měl zeptat někoho jiného, kdo by to věděl," dodal Gazić. Kdo vlastně může za nesmyslnou koupi, nebylo nikdy řečeno. Současné vedení železnice se nicméně snaží situaci řešit. Rádo by vlaky pronajalo Turecku, aby se alespoň část z nich zaplatila.

19. 11. 2013 Začátkem příštího roku začne v Plzni další velká oprava kolejí (uzel Plzeň, 1. stavba)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zacatkem-pristiho-roku-zacne-v-plzni-dalsi-velka-oprava-kolejist/1009882>)

Začátkem příštího roku začne v Plzni další velká modernizace všech kolejí od hlavního vlakového nádraží směrem na Prahu k zastávce Plzeň-Doubravka. Akce za zhruba jednu miliardu korun bude podobná právě dokončované úpravě železničního uzlu v opačném směru na Domažlice za 950 milionů Kč. Půjde o opravy kolejí, mostů, nástupišť, výhybek, trakce i kabeláže, ale bez podchodů, řekl ČTK náměstek Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Mojmír Nejezchleb. "Probíhá soutěž na zhotovitele. Otevírání obálek bude v prosinci. Do konce ledna bude výběr dodavatele uzavřený, pokud nenastanou problémy," uvedl. Podle náměstka se kvůli krizi ve stavebnictví přihlásila desítky potenciálních dodavatelů. Stavbu zahájí SŽDC ihned po vyhlášení vítěze, skončí v roce 2016. "Její součástí už nebudou podchody, jako je tomu u dokončovaného západního zhlaví (rozvětvení traťové koleje). Půjde vyložení kolejařiny na povrchu," uvedl. Akce bude opět financovaná z evropských operačních programů Doprava I a II, z nichž investorská SŽDC získá do 75 procent nákladů stavby.

Dokončovaná modernizace uzlu ve směru na Domažlice začala v listopadu 2011 a skončí příští rok v květnu. Železniční doprava ve směru na Cheb a Domažlice je v době oprav vždy vedena alespoň po jedné koleji. Podle hlavního inženýra Martina Krause ze SŽDC je hotovo přes 90 procent objemu prací, schází dodělat podchody z hlavního nádraží do Šumavské ulice a na druhé straně do Železniční ulice. Částečně zprovoznění podchodu do Šumavské ulice je naplánováno už na 15. prosince, řekl. Stavba rozšířila kolejíště při výjezdu z Plzně na západ na dvě dvojkolejné tratě, na koridorovou do Chebu a na trať směrem do Domažlic. Připravovaná oprava bude další částí III. tranzitního koridoru z Prahy do Chebu, kde už je od roku 2011 hotová západní větev mezi Plzní a Chebem. Loni skončila stavba Beroun – Zbiroh, letos Zbiroh – Rokycany a v září začalo budování úseku Rokycany – Plzeň. Pokračuje i příprava optimalizace části Smíchov – Beroun, která bude rozdělena na tři úseky. Oba krajní, Praha – Černošice a Králův Dvůr – Beroun, budou hotové do roku 2018, prostřední do roku 2022. Celá západní větev III. koridoru z Prahy do Chebu, stavba za více než 30 miliard korun, zkrátí dobu cestování z Prahy do Plzně na polovinu pod hodinu.

19. 11. 2013 Na Bechyňku se po dvou letech vrátí elektrické vlaky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-bechyňku-se-po-dvou-letech-vrati-elektrické-vlaky-1039295>)

Na nejstarší elektrifikované železnici v českých zemích v prosinci skončí pro mnohé nepochopitelný stav, kdy pod dráty jezdí motorák. České dráhy vrátí po dvouleté pauze na unikátní trať z Tábora do Bechyně, takzvanou Bechyňku, elektrické vlaky. V jejich čele pojede lokomotiva řady 113 známá jako žehlička, za sebou potáhne červené vagon s označením 021, které cestující znají převážně z motorových souprav. Dnes na Bechyňce jezdí zelenožlutá motorová jednotka Regionova; její nasazení a stažení „elektrik“ v roce 2011 dráhy zdůvodňovaly rychlejším obratem bez nutnosti šíbování. Nový jízdní řád dá ale železničářům znovu čas na přesun lokomotivy. „V novém jízdním řádu dochází k úpravě přípojových vazeb v Táboře, například díky zrychlení na koridoru mezi Prahou a Tábořem o více než 10 minut. V Bechyni tak vznikl dodatečný čas, který umožňuje objetí soupravy elektrickou lokomotivou,“ uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

U zrodu Bechyňky, která letos oslavila 110 let od svého vzniku, stál konstruktér a vynálezce František Křížík. Je to zřejmě jediná trať ve střední Evropě, kde funguje stejnosměrná napájecí soustava s napětím 1 500 voltů. Jinak je česká železniční republika rozdělena mezi dvě soustavy, stejnosměrnou s napětím 3 000 voltů na severu a střídavou s napětím 25 tisíc voltů na jihu. Pokud by tak dráhy chtěly na Bechyňku nasadit oboustranné elektrické jednotky typu RegioPanterů nebo starých pantografů od Prahy, musely by je jedinečné soustavě přizpůsobit.

20. 11. 2013 České dráhy ruší přímé vlaky do Bulharska

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-rusi-prime-vlaky-do-bulharska-1039333>)

Ještě začátkem letošních prázdnin si České dráhy (ČD) libovaly, jak se jim daří plnit přímé letní spoje do Burgasu a Varny. Především Burgas byl prý téměř vyprodán už koncem června. Teď je ale všechno jinak. Příští léto se Češi vlakem k Černému moři bez přestupu nedostanou, dráhy přímé vozy ruší. „Je to dáno nedostatkem vhodných lůžkových a lehátkových vozů a nízkou rentabilitou tohoto spojení,“ tvrdí mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Na tratě do Bulharska nasazovaly dráhy zastaralé lůžkové vozy z poloviny osmdesátých let, které nemají klimatizaci, elektrické zásuvky ani uzavřený systém WC. Dráhy jich mají patnáct, všechny přitom chtějí do dvou let vyřadit z vozového parku. „Jejich náhrada novými komfortními vozy je v současnosti ekonomicky nevýhodná. Je třeba si uvědomit, že tyto vozy jsou v provozu pouze asi tři měsíce v roce a po zbytek roku jsou odstaveny a nepoužívají se,“ doplnil Šťáhlavský. Podle něj se dráhy chtějí soustředit na dvě zbylé sezónní linky do chorvatského Splitu a černohorského Baru. Tam by se cestující měli v létě dočkat pohodlnějších lůžkových vozů s klimatizací, které celoročně jezdí na delších linkách po střední Evropě.

Spoj do Splitu bude jezdit stejně jako letos dvakrát týdně, ale není to tradiční autovlak Jadran Express. Ten byl zrušen už v roce 2009, dráhy na tradici navázaly letos jediným přímým lůžkovým vozem. Cesta do Splitu mu trvá 24 hodin. Vagon do Baru jezdí v létě čtyřikrát týdně, neboť jej většinu trasy táhne rychlík Avala končící v Bělehradu. Zajímavostí příštího grafikonu dálkových linek je ruský luxusní vlak Moskva – Nice. Napříč republikou mezi Bohumínem a Břeclaví jezdí sice už dva roky, veřejnosti ale zůstal víceméně utajen. Letos poprvé figuruje v českém jízdním řádu a ČD na něj budou prodávat lístky. O detailech ale zatím teprve jedná s ruskou stranou.

20. 11. 2013 Koženkové rychlíky do pěti let skončí, slibují České dráhy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-modernizují-vozy-0sf-eko-doprava.aspx?c=A131120_142032_eko-doprava_neh)

Cestující Českých drah na řadě rychlíkových tratích čeká během pěti let zásadní zlepšení komfortu. České dráhy chtějí do pěti let zrušit všechny vozy východoněmecké řady B ze sedmdesátých a osmdesátých let a nahradit je modernějšími vagóny. "Některé naše vozy nejsou důstojné pro 21. století," připustil generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený. Vozy přezdívané "koženky" nahradí sice většinou také ojeté vozy, ale po modernizaci. Podle náměstka pro osobní dopravu Michala Štěpána mají dráhy ještě zhruba 150 takových vozů, které jezdí hlavně na vnitrostátních rychlících, často na velmi vytížených tratích. "Postupně se snažíme je nahrazovat už teď. Do pěti let by měly zmizet úplně," řekl Štěpán.

Postupné vylepšování mohou vidět například cestující na rychlících mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Do každého rychlíku dráhy nově nasazují modernizované vagóny, které mají například klimatizaci, elektrické zásuvky, toaletu s uzavřeným systémem nebo plošinu pro vozíčkáře. Koženkové rychlíky dosud převažují na řadě důležitých tratí, například mezi Brnem a Olomoucí nebo Prahou a Děčínem. Cestující v nich přitom často musí platit paradoxně za kilometr jízdy více, než například za jízdu pendolinem do Ostravy, kde dráhy bojují o přízeň s ostatními dopravci. Zlepšení komfortu mají přinést i soutěže na rychlíkové tratě od ministerstva dopravy. Ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák na konci září řekl, že vypsání tendru je otázkou několika dnů, od té doby ale jím vedený úřad soutěž vůbec nevyhlásil a slibovaná liberalizace nabírá zpoždění.

Dráhy čeká rozsáhlá obměna rychlíkových vozů díky nákupu jednotek Railjet a také nedávné koupi dalších rakouských použitých vozů. Na koleje se navíc dostane zhruba sto modernizovaných vagónů, jejichž úpravy zadalo ještě bývalé vedení drah. Z Rakouska dráhy koupily zhruba 80 ojetých vozů, jde přitom o pohodlné vagóny, které dosud tamější dopravce ÖBB využívá v dálkové dopravě a zbavuje se jich kvůli nákupu railjetů. Jejich dodávka Českým drahám současně uvolní i desítky nejlepších vagónů ČD, které nasazují na trase mezi Prahou a Vídní, dopravce je přesune na jiné tratě.

Více jídla ve vlacích. Moskva za 25 hodin

České dráhy o modernizaci vozového parku informovaly na středečním představení jízdního řádu. Zlepšení slibují od prosince i ve službách. Například nově bude jídelní nebo bistro vůz ve všech vlacích kategorie IC/EC. V praxi to znamená, že občerstvení bude mít 105 spojů denně namísto 65. Nově budou mít všichni cestující v 1. třídě v 80 vlacích EC/IC zdarma denní tisk a vodu ve všech spojích, dosud to bylo jen 22 spojů. Modernizace dorazí i do lehátkových a lůžkových vlaků: dráhy koupily v Rakousku modernější vozy, které nasadí do Krakova a na sezónní spoje do Splitu a Baru, končí naopak přímé spojení do Bulharska. Výraznou změnou projde i cestování do Ruska: cesta se díky objíždění Varšavy zkrátí o zhruba devět hodin a potrvá 25 hodin. Rychlejší bude díky zrušení přezazování v Berlíně i noční spoj do Amsterdamu.

20. 11. 2013 Brno je uzlem v síti transevropských dopravních koridorů (TEN-T)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/brno-je-uzlem-v-siti-transevropskych-dopravnich-koridoru/1010443>)

Brno bude v budoucnu dopravním uzlem transevropských dopravních sítí TEN-T. Vyplývá to z rozhodnutí Evropského parlamentu, který v úterý schválil novou podobu těchto sítí, jejichž výstavbu či doplnění bude ze svého rozpočtu spolufinancovat. ČTK to sdělil náměstek brněnského primátora Robert Kotzian (ODS). Součástí dokumentu jsou takzvané Nástroje pro propojení Evropy, v nichž jsou vyjmenované jednotlivé projekty. V seznamu je i modernizace železničního uzlu Brno, železniční trati z Brna do Přerova a nově se mezi vytipované projekty dostalo dálniční spojení Brna s Vídní. To se už řadu let táhne jako projekt R52, stavba je stále v nedohlednu kvůli sporům občanských sdružení se státem ohledně vedení dálnice pod CHKO Pálava.

V Brně se díky schválenému dokumentu budou v budoucnu křížit železniční koridory Baltsko-jaderský, Východní a východostředomořský. Tyto dvě železniční stavby tak mají největší šanci na financování z fondů Evropské unie. "Jsem velmi rád, že Brno se svými návrhy uspělo. Naše pozice v systému transevropských sítí se zlepšila," uvedl Kotzian. Brno již dříve navázalo spolupráci kvůli prosazení těchto návrhů nejen s některými českými europoslanci, ale také s lobbistickou společností.

Přestavba brněnského železničního uzlu je však komplikovanou záležitostí. Zatímco město již několik let prosazuje stavbu nového nádraží v poloze u řeky, různá občanská sdružení a aktivisté prosazují variantu pod Petrovem. Evropský dokument sice polohu neřeší, v Brně je však nutná shoda, aby se stihlo stavět ještě před rokem 2020, kdy končí programovací období EU. Trať z Brna do Přerova se podle loňských plánů Správy železniční dopravní cesty měla modernizovat už od roku 2016, nicméně se dělají nové studie proveditelnosti různých variant. Aktuálně se počítá s tím, že by nová dvoukolejná trať zařazená do takzvaných rychlých spojení mohla být hotová do roku 2025.

21. 11. 2013 Drahám se kvůli centrální bance prodraží railjety i eurobondy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/finance-a-bankovnictvi/drahám-se-kvůli-centralní-bance-prodraží-railjety-i-eurobondy-1039705>)

České dráhy se nejspíš zařadí k firmám, které nejvíce poškodí devizové intervence České národní banky za oslabení koruny. Dražní manažery trápí především dvě emise eurových dluhopisů a také

nákup rychlovlaků Railjet z Rakouska. Celkově dráhy mohou přijít o stovky milionů korun. Konkrétnější čísla má firma zatím jen u railjetů, kterých odebere od Siemensu sedm kusů za 2,5 miliardy korun. Už příští rok za ně mají dráhy zaplatit splátku 1,9 miliardy, což je o sto milionů více, než ještě nedávno plánovaly. Draham se přitom prodraží i další obchody s cizinou včetně nákupu 80 vagonů od Rakouských spolkových drah za více než 400 milionů korun, který nedávno schválila dozorčí rada. „Hovoří se bohužel o tom, že zásahy národní banky budou pokračovat,“ povzdechl si generální ředitel drah Dalibor Zelený.

Nejisté eurobondy

Nejistota zatím panuje kolem eurových dluhopisů, kterých dráhy vydaly ve dvou stejných várkách celkem za 600 milionů eur. První polovina je splatná v roce 2016, druhá o tři roky později. Pokud do té doby oslabený kurz české měny vydrží, společnost zaplatí (v přepočtu na koruny) více nejen na splacení samotných bondů, ale každoročně i na výplatách. Dluhopisový problém může být přitom větší než u nákupu vlaků. „Nebylo by správné dávat teď nějaká čísla, je třeba počkat, až bude zhruba za měsíc hotový podnikatelský plán,“ uvedl Zelený.

Slabá náplast za jízdenky do zahraničí

Kurzové výkyvy mají podle něho dráhy zajištěny jen částečně. Náplastí na stamilionové škody nemůže být ani prodej jízdních dokladů v zahraničí, při němž je naopak slabá koruna výhodou. Špatným zprávám pro ČD a další importéry není konec. Banka zpočátku cílila na 27 korun za euro, ale člen její rady Lubomír Lízal naznačil, že zásahy nemusí skončit a cílem může být 28 korun. K posunu v rétorice ČNB došlo jen několik dnů poté, co statistický úřad publikoval překvapivý pokles ekonomiky ve třetím čtvrtletí o 1,6 procenta. Snahy banky už sklízí kritiky. Jedna zazněla i na tiskové konferenci šéfa sociálních demokratů Bohuslava Sobotky a stínového ministra dopravy Milana Chovance. „Nemyslím, že to povede k podpoře hospodářského růstu,“ řekl Sobotka.

21. 11. 2013 Dráhy zachraňují své ČD Cargo, koupí od něj lokomotivy a vozy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-od-cd-cargo-lokomotivy-d56-eko-doprava.aspx?c=A131121_2002534_eko-doprava_neh)

ČD Cargo čeká na výsledek sporu o cenu poplatku za použití dráhy, ministru Žákovi se však do rozhodování nechce. Firmu čeká další propouštění. Už jednou v Česku státní firma zachraňovala jinou. Po operaci, díky které vybraly za peníze Letiště Praha strmý pád aerolinky ČSA, se rýsuje další podobný scénář na železnici. České dráhy jako mateřská společnost nákladního dopravce ČD Cargo vymyslely podobný způsob, jak nalít do ztrátové firmy peníze – odkoupí část jejích lokomotiv a nákladních vozů. "ČD Cargo potřebuje posílit likviditu, aby mělo vozy pro nové zakázky, které získalo nové vedení," vysvětlil šéf Českých drah Dalibor Zelený. Podle něj má ČD Cargo problém s tím, že i když má ve flotile tisíce volných vozů, řada z nich nemůže jezdit. "Několik let se prakticky neprováděly opravy," dodal Zelený. Plán drah počítá s tím, že České dráhy jako mateřská firma odkoupí 80 lokomotiv a 4 500 vagonů určených ke šrotaci. "Sešrotujeme si je sami," řekl Zelený, ČD Cargo za ně dostane 360 milionů korun.

Oproti záchraně ČSA jsou však železniční dopravci v jiné situaci. Zatímco Letiště Praha je výdělečná firma v prakticky monopolním postavení, zisk Českých drah závisí hlavně na tom, kolik jim stát a kraje zaplatí za objednané vlaky. Situace ve firmě je přitom čím dál napjatější, minulý týden odešel z firmy finanční ředitel Petr May, podle svých slov ze zdravotních důvodů. Nákladnímu přepravci navíc v účetnictví tiká časovaná bomba, která by mohla vybuchnout v červnu 2014. Tehdy dostanou věřitelé možnost, aby si nechali vyplatit dluhopisy za zhruba miliardu korun. V tuto chvíli je přitom jasné, že firma peníze k dispozici nemá, už pololetní hospodaření firma výrazně vylepšovala rozprodejem.

Proškrtním k prosperitě

Vedení Carga se proto stále častěji hádá s odboráři, kteří navíc kritizují za nečinnost i ministra dopravy v demisi Zdeňka Žáka. Na začátku listopadu se uskutečnilo na půdě ministerstva jednání o osudu nákladního dopravce, které podle šéfa odborů Radka Nekoly nic nepřineslo. "Ministr prohlásil, že nemá mandát to řešit," řekl Nekola. Žák na dotazy ohledně svých výroků dva dny neodpověděl. Ministr přitom může dopravci v potížích jedním podpisem ušetřit 300 milionů korun. Ty jsou ve hře poté, co státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) změnila podmínky a fakticky tak poskytla Cargu slevu na takzvané vozové zásilky. Jde o malé objemy zboží, typicky třeba o velikosti jednoho kamionu, na kterých každý železniční dopravce krvácí a který ani firmy nechtějí, protože se jim víc vyplatí poslat nákladák po silnici. Správce kolejí chtěl tento typ zásilek ztraktivnit a přilákat na koleje více zboží, proto poskytl slevu, ostatně český poplatek patří v Evropě k nejvyšším. Proti se však postavil Drážní úřad a rozhodnout má právě ministr dopravy v demisi.

Žák v létě provedl velké personální výměny v čele Českých drah, které vedly i k nástupu nového vedení ČD Cargo. Současný šéf Oldřich Mazánek se k situaci nevyjádřil. Odboráři z ČD Carga včera nabídli vedení firmy prodloužení stávající kolektivní smlouvy, tedy nulový nárůst platů. Firma však chce, aby odboráři naopak přistoupili na úspory a další snižování počtu zaměstnanců. "Zaměstnavatel se chce proškrtat k prosperitě," shrnul Nekola. Odboráři už jednají o budoucnosti firmy se stínovým ministrem dopravy v ČSSD Milanem Chovancem.

21. 11. 2013 K Taurům se na cestách do Vídně přidá i lokomotiva Škoda (109 E)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/251470-k-aurum-se-na-cestach-do-vidne-prida-i-lokomotiva-skoda/>)

Další důležité razítko dostala elektrická lokomotiva, kterou již déle než tři roky testuje plzeňská Škoda. Stroje nově smějí jezdit do Rakouska, čehož využijí České dráhy a od poloviny prosince je začnou stavět do čela některých vlaků Eurocity z Prahy do Vídně. Dráhy v roce 2004 objednaly dvacet nových elektrických lokomotiv s požadavkem, aby byly schopné jezdit nejen v Česku, ale i v sousedních zemích a Maďarsku. Typ ale ještě není plně schválen.

První osobní vlak odvezla lokomotiva, která dostala označení 380, v prosinci 2011. Do letošního roku stroje jezdily pouze s vnitrostátními vlaky, změnilo se to v září, kdy se jedna z lokomotiv vypravila v čele expresu Košičan do Žiliny. Od prosince začnou zajižďet i do Rakouska. "Od nového jízdního řádu plánujeme jejich nasazení na dva páry vlaků Eurocity mezi Prahou a Vídní," přiblížil mluvčí ČD Radek Joklík. V čele vlaků Praha – Vídeň přitom dnes jezdí výhradně rakouské lokomotivy Taurus. Škody ale na této lince dlouho nezůstanou, od prosince 2014 na ní totiž budou jezdit výhradně jednotky Railjet, které si "rozumějí" pouze s konkurenčními Taurusy. Budoucnost zahraničních cest nových lokomotiv tak je spíše na Slovensku. Ty se již objevily kromě Žiliny také v okolí Bratislavy v čele osobních vlaků. "Jezdí tam ve zkušebním provozu," poznamenal mluvčí Joklík. K provozu v čele dálkových vlaků Praha – Bratislava ale bude ještě potřeba, aby stroje směly i do Maďarska, protože většina spojů pokračuje až tam.

Lokomotivy 380 měly ČD dostat od Škody v roce 2009. Ve skutečnosti až v roce 2010 začal zkušební provoz v Česku a dráhy začaly stroje přebírat letos. "Již jsme převzali sedmáct z dvaceti lokomotiv řady 380," uvedl mluvčí drah. Dráhy se Škodou se ale nadále prou o odškodné za pozdní dodávku, žádají penále asi 700 milionů korun. Přes zdlouhavé schvalování již Škoda zaznamenala s těmito stroji úspěchy v zahraničí. Dva kusy zakoupily slovenské ZSSK, dalších šest dodají německé DB.

22. 11. 2013 Dráhy a Škoda se usmiřují, spor o 700 milionů k arbitráži nepůjde (109 E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/drahy-a-skoda-se-usmiruji-spor-o-700-milionu-k-arbitrazi-nepujde-1040134>)

České dráhy a Škoda Transportation zakopaly válečnou sekýru. Dlouholetý spor kolem zpožděné dodávky dvaceti nově vyvinutých lokomotiv chtějí obě strany smírně ukončit ještě do konce roku, podáním ruky zřejmě skončí i arbitráž u Hospodářské komory. Deníku E15 to potvrdili oba generální ředitelé, Dalibor Zelený za České dráhy i Josef Bernard za Škodovku. „Ty lokomotivy jsou velmi dobré, jsme s nimi spokojeni. A nevím, proč bychom měli vést spory s naším významným dodavatelem, české firmy bychom naopak měli podporovat,“ řekl Zelený. A dodal, že dohoda se už rýsuje. Podobně vstřícný je k Českým drahám jako k „nejvýznamnějšímu zákazníkovi“ i Bernard. „Ta situace není příjemná, předpokládám, že vše skončí kompromisním řešením,“ uvedl. To je obrat o sto osmdesát stupňů, za kterým lze zřejmě hledat vstřícnější postoj Zeleného. Jeho předchůdce Petr Žaluda naopak proti Škodě tvrdě vystupoval a dokonce zadržel splátku dvou faktur za více než 200 milionů korun. Neproplacení těchto peněz, které rozpoutalo dosud neukončenou arbitráž, dnes Zelený označuje za nepochopitelné.

Jak bude kompromis nakonec vypadat, obě strany neupřesňují s tím, že ve hře je více variant. Bude zajímavé sledovat především osud smluvního penále, které dráhy vyčíslily na více než 700 milionů korun. V úvahu pravděpodobně připadá proplacení výše zmíněných faktur a snížení penále. Škoda totiž trvá na tom, že čtyřleté zpoždění dodávky zavinila vyšší moc v podobě zavedení nových norem TSI. Do stoupy tak musely jít podle vedení strojírenské firmy desetitisíce hodin práce konstruktérů. Věci se daly do pohybu až v dubnu letošního roku, kdy lokomotiva uspěla u německého zkušebního úřadu EBC a teprve jako druhá na světě získala nadnárodní certifikát TSI. Uprostřed prázdnin pak dráhy po letech čekání začaly lokomotivy přebírat do svého majetku.

K dnešnímu dni vlastní sedmnáct z dvaceti objednaných strojů za celkovou částku 2,6 miliardy korun. Lokomotiva však stále nemá potřebná razítka ze všech zemí, kde České dráhy počítají s jejím nasazením. Nejnověji získala povolení k provozu v Maďarsku, a to na nejvyšší rychlost až dvě stě kilometrů v hodině. Horkou novinku představuje rovněž povolení z Rakouska, ovšem zatím jen na rychlost 160 kilometrů v hodině. I této skutečnosti ale České dráhy využijí a nové lokomotivy začnou už od prosince posílat do Vídně na vlacích EuroCity, kde nahradí rakouské lokomotivy Taurus.

22. 11. 2013 SŽDC chystá modernizaci trati Liberec – Tanvald za 740 mil. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-chysta-modernizaci-trati-liberec-tanvald-za-740-mil-kc/1011220>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) připravuje modernizaci železniční trati z Liberce na Tanvald. Projekt za více než 740 milionů korun počítá nejen s rekonstrukcí trati, ale i s modernizací zabezpečení na přejezdech, opravy čekají i nádraží. SŽDC teď hledá dodavatele, termín pro podání nabídek vyprší 1. ledna, zjistila ČTK na profilu zadavatele. Práce by měly začít v polovině příštího roku. Železniční tratě v Libereckém kraji jsou jednokolejné a žádná z nich není elektrifikovaná. Svými parametry a standardy často odpovídají 19. století, ve kterém vznikly. Trať z Liberce na Tanvald a dál na Harrachov je jednou z nejvytíženějších, spojuje Liberecký kraj s Jizerskými horami a Krkonošemi. Trať je součástí tzv. Jizerskohorské železnice, na níž už dva roky jezdí moderní regionální vlaky švýcarské firmy Stadler. Právě ty mají ale na zastaralé trati velké problémy. "Trať má příliš ostré zatáčky a krátké koleje, při jízdě vznikají rázy a vlaky jsou nejen velmi hlučné, ale vozy trpí, odcházejí některé součásti včetně elektroniky," řekl ČTK Jindřich Berounský z Českých drah. Jak velký rozdíl může udělat rekonstrukce, se podle něj mohli i sami cestující přesvědčit na nedávno modernizovaném úseku ze Smržovky do Tanvaldu. "Jízda je tam hladká, vlak skoro neslyšíte," poznamenal Berounský. Podobně by to podle něj mělo po rekonstrukci vypadat na celé trati.

Projekt počítá s modernizací trati z liberecké zastávky Vesec přes Jablonec do Smržovky, kde se napojí na zrekonstruovaný úsek. Zmizet by měly některé nevyužívané budovy, úpravy čekají i nástupiště ve stanicích a zastávkách. Rekonstrukce čeká některé přejezdy, na dalších bude nové zabezpečení. V traťových úsecích Liberec – Tanvald, Smržovka – Josefův Důl a Tanvald – Velké Hamry budou položeny i kabely, které umožní dálkové ovládání zabezpečení a komunikaci. A protože je trať v oblasti, kde hodně sněží, budou ve stanicích ve Vesci, Jablonci, Smržovce a Tanvaldu elektricky vyhřívané výhybky.

Liberecká správa dopravní cesty zajišťuje opravy a údržbu téměř 700 kilometrů kolejí, na nichž je 576 přejezdů. Rekonstrukce trati na Tanvald bude největší investiční akcí na železnici v Libereckém kraji v posledních letech. Podle informací z Analýzy stavu dopravy v Libereckém kraji, šlo loni do velkých oprav tratí v kraji sotva 150 milionů korun. Bylo to sice ve srovnání s rokem 2011 o polovinu víc, v letech 2009 a 2010 však (SŽDC) investovala na území kraje do železniční infrastruktury vždy kolem 400 milionů korun.

23. 11. 2013 Za nařízené slevy dostanou dráhy jen tolik peněz, kolik se projedilo

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vyplata-narizenych-slev-a-ceske-drahy-d8z-ekonomika.aspx?c=A131122_195759_ekonomika_ert)

Ministerstvo dopravy začne Českým drahám doplácet peníze za státem nařízené slevy u komerčních vlaků podle skutečných jízdenek, nejen podle statistik z přepravních průzkumů jako dosud. České dráhy jsou paradoxně jedním ze dvou dopravců, kteří stále nemají podepsanou smlouvu na doplácení slev. Končí mnohaletá nerovnost v rozdělování peněz na slevy. Zatímco více než devadesát dopravců muselo při žádostech dokazovat každou jízdenku, Českým drahám se peníze rozdělovaly podle statistických dat z jimi provedených přepravních průzkumů, nikoliv skutečně provedených jízd. "Pro České dráhy to byl jeden z bodů, na kterém jsme se zadrželi, ale nakonec na tuto podmínku přistoupily," řekl Michal Němec, který má na ministerstvu dopravy kompenzace slev na starosti. Jedinou výjimkou budou kompenzace za lístky pro děti do šesti let, které jezdí podle zákona bezplatně.

Dráhy jen loni na kompenzacích za vlaky mezi Prahou a Ostravou a v D1 Expressu získaly 60,5 milionu korun. V ostatních vlacích objednaných státem a kraji nedostávají za slevy navíc nic. Dráhy dlouho argumentovaly, že jako síťový dopravce nemohou poznat, kdo například mezi Prahou a Olomoucí jede a jakým vlakem. Na jedné trati totiž fungují dotované i nedotované vlaky. Už

od loňska s přechodem na nový typ jízdenek s přesným identifikačním 2D aztečským kódem však může průvodčí načíst do jejich systému každou jízdenku a přesně poznat, kdy a kde vlakem jede.

České dráhy smlouvu nepodepsaly

Smlouvu však ministerstvo s Českými drahami stále nepodepsalo, protože se jednání zadrhla na jiném bodu. Dráhy požadovaly, aby se údaje o jejich jízdenkách nedostaly třetím stranám, a to pod pokutou půl milionu korun. "Je to pro nás nepřijatelná podmínka," dodal Němec. Dráhy se snažily podobnou podmínku dostat i do smlouvy na objednané rychlíky od ministerstva, ale neúspěšně. "Je naším zájmem, aby se data bez našeho souhlasu nedostala ke konkurenčním dopravcům. Žádnému z dopravců se nestalo, že by jeho ekonomická data byla poskytnuta do takového detailu konkurenci," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Naráží tak na detailní rozúčtování nákladů na státem objednané rychlíky, které letos získal RegioJet. Dráhy se pak snažily získat přes ministerstvo data například o ekonomických výsledcích za čtvrtletí u RegioJetu a Student Agency, ale neuspěly. Dopravci musí své výsledky podle zákona ministerstvu hlásit.

25. 11. 2013 Trať z Liberce do Lípy spláchla povodeň. Vlaky se tam vrátí za půl roku

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/povoden-trat-vlak-vyluka-autobus-ceske-drahy-skanska-szdc-chladek-tintera-15a/liberec-zpravy.aspx?c=A131125_160950_liberec-zpravy_ddt)

Oprava železniční trati z Liberce do České Lípy, kterou loni vážně poškodila povodeň, začala minulý týden. Vlaky se sem v plném provozu vrátí příští rok v květnu. Od prosince navíc přestanou jezdit i osobní vlaky v úseku mezi Libercem a Křižany, nahradí je autobusy. Správa železniční dopravní cesty předala minulý týden trať Sdružení Křižany, jeho vedoucím je stavební firma Chládek a Tintera Pardubice. Za necelých 68 milionů korun mají dát trať do pořádku. "V úterý došlo k předání staveniště zhotoviteli, který ještě do konce roku zahájí v závislosti na klimatických podmínkách některé stavební práce," řekl Marek Illiaš z tiskového odboru Správy železniční dopravní cesty. Sdružení Křižany nabídlo nejnižší cenu, v soutěži byla ještě Skanska a Chládek a Tintera Litoměřice.

Poškození trati výrazně zkomplikovalo provoz na trati. Osobní vlaky jezdí dosud jen mezi Křižany a Libercem, mezi Jablonným v Podještědí a Křižany jezdí náhradní autobusy. Rychlíky Liberec – Ústí nad Labem jsou mezi Libercem a Jablonným nahrazeny autobusy. Stát i kraj na poničené trati paradoxně finančně vydělávají. Provoz náhradních autobusů je totiž zhruba třikrát levnější než objednaných vlaků. Od 15. prosince se změnou jízdního řádu přitom dojde k dalším změnám: Liberecký kraj přestal objednávat osobní vlaky mezi Libercem a Křižany. Nahradí je autobusy, v úseku Liberec – Novina pak lidé budou jezdit městskými autobusy linky 16.

Pro železnici takové opatření může být dost nepříjemné z hlediska možného odlivu cestujících v budoucnu. Autobusy totiž ve většině stanic na této trati zastavují v centru obce a lidem odpadá například v Kryštofově Údolí či Novině nutnost šplhat se vysoko do kopce na nádraží. Existují proto obavy, že po skončení výluky už lidé nebudou chtít vlakem tolik jezdit. České dráhy ale po skončení výluky slibují nasazení lepších souprav: část vlaků budou zajišťovat nové motorové jednotky RegioShark od polského výrobce Pesa, které by měly částečně nahradit v interiéru hlučné Regionovy. Nové jednotky začnou od 15. prosince jezdit už na vlacích z Děčína do Jablonného v Podještědí.

Poničená trať je jednou z největších škod, kterou v Libereckém kraji napáchala loňská povodeň. Ke zničení došlo kvůli podmáčení náspu a celého svahu. Zřítíl se asi 900 metrů od stanice Křižany, poničený je zhruba 70 metrů dlouhý úsek. Oprava nemohla začít dříve: dlouho trvalo, než se provedl geologický průzkum a zpracoval projekt, zakázka se navíc musela soutěžit. Provoz na jiných tratích, které povodeň v červnu poškodila, je už ve většině případů obnoven. Výjimkou je středoečeská trať Kouřim – Pečky. U ní chystá SŽDC v nejbližší době vypsání výběrového řízení. "Za předpokladu mírné zimy by trať měla být zprovozněna do poloviny příštího roku," dodal Illiaš. Zastavený je nadále provoz na severu Čech z Lovosic do Teplic.

25. 11. 2013 Vlaky do Kralovic přeje jenom pojedou, ale bude jich málo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/251953-vlaky-do-kralovic-prece-jenom-pojedou-ale-bude-jich-malo/>)

Přestože v oficiálním vydání železničního jízdního řádu pro příští rok vůbec není trať mezi Kralovicemi na Plzeňsku a Čistou na Rakovnicku, vlaky zde nakonec budou jezdit. Plzeňský kraj, který se rozhodl, že je napřesrok neobjedná, po kritice od Kralovických změnil postoj a na poslední chvíli se rozhodl, že dopravu zaplatí. Pojede jich ale mnohem méně než dosud, o víkendech tři v každém směru,

v pracovní dny pouze ranní školní vlak. Na jejich provoz přispějí také samotné Kralovice a město Kožlany, které leží na trase.

Transverzální dráha, která dnes končí v Kralovicích, kdysi propojovala hlavní trati Plzeň – Žatec s rakovnickým uzlem. Již v roce 1997 ale dráhy na jejím západním úseku mezi Kralovicemi a Mladoticemi zastavily dopravu a teď chtěl nad zbylými kolejemi na svém území podepsat ortel i Plzeňský kraj. "Na úseku o délce 5,2 kilometru na území Plzeňského kraje už se ten vlak skutečně nevyužívá. Domnívám se, že tam jezdí většinou zaměstnanci ČD," uvedla Zdeňka Kmochová, ředitelka společnosti POVED, která v Plzeňském kraji dopravu organizuje.

Tím, že neobjednal žádný vlak, však kraj vzbudil hněv obyvatel Kralovic. Poukazovali, že vlaky zdaleka nejedou tak prázdné, jak kraj tvrdí. Kraj nakonec ustoupil a společně s radnicemi Kralovic a sousedních Kožlan dal dohromady peníze na několik vlaků. Ve dnech školního vyučování bude z Rakovníka až do Kralovic jezdit vždy jeden pár vlaků (z Kralovic pojedou ve 14:11), o víkendech tři páry denně. Podle Zdeňky Kmochové by paradoxně byla situace lepší, kdyby byla pro dopravu použitelná celá trať včetně úseku do Mladotic. "Kdyby se zainvestovalo až do Mladotic a dále, tak bychom neměli problém, abychom tam udrželi další provoz," uvedla. Poukázala, že bez něj je kralovická trať od zbytku krajské železniční sítě odříznutá a pro region bezvýznamná.

26. 11. 2013 ÚOHS: ČD Cargo chybovalo v tendru za více než 100 milionů korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-cd-cargo-chybovalo-v-tendru-za-vice-nez-100-milionu-korun/1012507>)

ČD Cargo chybovalo v tendru s předpokládanou hodnotou 130 milionů korun na dodávku téměř půl milionu brzdových špalíků. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) tendr z roku 2011 zrušil. ČTK to zjistila z webu antimonopolního úřadu. Mluvčí ČD Cargo Petr Šťáhlavský ČTK řekl, že firma rozhodnutí úřadu bere na vědomí a plně ho respektuje. V současnosti je ve sdružení s mateřskou společností České dráhy vyhlášena soutěž nová, dodal. Předmětem sporu byly požadavky na kvalifikaci firem, které ČD Cargo po vyhlášení tendru zmírnilo. Změnu však společnost dostatečně nezveřejnila, ani ji neoznámila všem známým zájemcům o zakázku s uvedením důvodu. Podle ÚOHS firmy, které věděly o podmínkách tendru pouze z informací zveřejněných ve věstníku veřejných zakázek nebo úředního věstníku EU, neměly možnost změnu zadávacích podmínek zvážit a případně na úpravy reagovat. "Postup zadavatele mohl podstatně ovlivnit i výběr nejvhodnější nabídky," uvedl v rozhodnutí předseda ÚOHS Petr Rafaj. ČD Cargo nyní musí tendr vypsat znovu, v tom původním nemůže pokračovat. Předmětem zakázky byla dodávka 498 500 brzdových špalíků všech typů v období tří let.

ČD Cargo se v poslední době potýká s poklesem přeprav a prohlubováním ztrát v segmentu jednotlivých vozových zakázek. V pololetí firma skončila se ziskem 208 milionů korun, byl v něm ale započítán prodej majetku. Hospodaření firmy by mohlo podpořit snížení poplatků za použití kolejí, zatím ho ale nemá jisté. Loni se nákladní dopravce, který zaměstnává zhruba 9 500 lidí, propadl do ztráty zhruba dvě miliardy korun.

27. 11. 2013 O víkendu pojedou v Praze Mikulášské parní vlaky (30. listopadu a 1. prosince 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-18587/>)

Na tuto sobotu a neděli 30. listopadu a 1. prosince připravily České dráhy ve spolupráci se SŽDC, ČD Cargo a Domem dětí a mládeže Prahy 5 tradiční Mikulášské parní vlaky. Souprava historických vozů v čele s parní lokomotivou „Šlechtična“ několikrát vyjede z nádraží v Braníku po pražských tratích: oba dva dny do Radotína a Libně, v sobotu navíc také do Holešovic a na Zličín a v neděli také do Čakovic. Sobotní jízda po Pražském Semmeringu na Zličín bude po příjezdu zpět do Braníka zakončena slavnostním ohňostrojem. Při všech jízdách projde vlakem Mikuláš s čertem.

V čele vlaku pojedou parní lokomotiva řady 475.179 (Šlechtična), která poveze historickou soupravu sestavenou z vozů 2. a 3. třídy včetně bufetového vozu, ve kterém získají zájemci pamětní list a razítko. V sobotu pojedou vlaky do Radotína (odj. v 9:28), do Libně (odj. ve 12:00), do Holešovic (odj. ve 14:04) a po Pražském Semmeringu na Zličín (odj. v 16:34). První dva vlaky (do Radotína a Libně) pojedou ve stejných časech i v neděli, místo vlaku do Holešovic pojedou ve 14:01 vlak do Čakovic a zpět. Parními vlaky bude procházet Mikuláš se svoji družinou. Všechny hodné děti dostanou od Mikuláše malý dárek. Pro ty zlobivé má čert připraveno uhlí z lokomotivy. V Mikulášské soupravě bude řazeno celkem 12 vozů. Zájemcům, kteří ještě nemají zakoupenou místenku v předprodeji,

doporučujeme zvolit nedělní jízdy nebo sobotní vlaky ve 12:00 a 14:04. Sobotní jízda v 16:34 je téměř vyprodána. Jízdné pro dospělé osoby bude v sobotu stát 180 Kč (ve vlaku na Zličín 200 Kč), v neděli pak 160 Kč. Jízdenka pro děti od 6 do 15 let je za poloviční cenu. Místenka bude stát 20 Kč. Děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení (místenku). Jízdenky a místenky je možné koupit v předprodeji na Masarykově nádraží (tel.: 972 246 161, denně od 8 do 18 hodin) nebo nádraží Praha-Braník (tel.: 725 859 426, pondělí až čtvrtek 7:00 – 16:20, pátek a sobota 6:00 – 18:15, neděle a svátky 6:00 – 14:55. Další informace o Mikulášských jízdách poskytnoe Krajské centrum osobní dopravy ČD Praha na e-mailech pavlik@kcod.cd.cz nebo lembek@kcod.cd.cz.

1. jízda Mikulášského vlaku, Praha-Braník – Praha-Radotín a zpět (30. listopadu a 1. prosince 2013)

odjezd	žel. stanice
09:28	Praha-Braník
09:40	Praha-Krč
10:00	Praha-Vršovice
10:12	Praha-Smíchov
10:23 – 10:40	Praha-Radotín
11:00	Praha-Krč
11:06	Praha-Braník

2. jízda Mikulášského vlaku, Praha-Braník – Praha-Libeň a zpět (30. listopadu a 1. prosince 2013)

tam	žel. stanice
12:00	Praha-Braník
12:08	Praha-Krč
12:17	Praha-Vršovice
12:22	Praha hl. n.
12:30 – 12:39	Praha-Libeň
	Praha-Krč
13:06	Praha-Braník

3. jízda Mikulášského vlaku, Praha-Braník – Praha-Holešovice / Praha-Čakovice a zpět (30. listopadu a 1. prosince 2013)

pouze v sobotu 30. listopadu	pouze v neděli 1. prosince	žel. stanice
14:04	14:01	Praha-Braník
14:12	14:12	Praha-Krč
14:23	14:19	Praha-Vršovice
14:34	14:24	Praha hl. n.
14:45 – 14:50		Praha-Holešovice
15:10		Praha hl. n.
15:16		Praha-Vršovice
15:24		Praha-Krč
	14:47 – 15:10	Praha-Čakovice
15:30	16:06	Praha-Braník

4. jízda Mikulášského vlaku po Pražském Semmeringu, Praha-Braník – Praha-Zličín a zpět (pouze 30. listopadu 2013)

tam	žel. stanice
16:34	Praha-Braník
16:43	Praha-Krč
16:55	Praha-Vršovice

17:06	Praha-Smíchov
17:30 – 17:35	Praha-Zličín
17:58	Praha-Smíchov severní nástupiště
18:15	Praha-Vršovice
18:30	Praha-Krč
18:36	Praha-Braník

Jízdné v Mikulášských vlacích (30. listopadu a 1. prosince 2013)

	dospělí	děti 6 – 15 let
jedna jízda v sobotu 30. listopadu	180 Kč	90 Kč
jedna jízda v neděli 1. prosince	160 Kč	80 Kč
jízda na Zličín v sobotu 30. listopadu	200 Kč	100 Kč
děti do 6 let (bez nároku na místo)		zdarma
místenka		20 Kč

27. 11. 2013 Železnice z Kolína do Děčína je bezpečnější, má nový radiový systém (GSM-R)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/252241-zeleznice-z-kolina-do-decina-je-bezpecnejsi-ma-novy-radiovy-system/>)

Celá trať, která vede po pravém břehu Labe z Kolína do Děčína a využívá ji hlavně nákladní doprava, je pokryta systémem GSM-R. Digitální radiový systém je součástí jednotného evropského zabezpečení. Jeho dosazení na trať dlouhou 172 kilometrů stálo Správu železniční dopravní cesty 337 milionů korun. Systém GSM-R především usnadňuje železničním dopravcům mezinárodní dopravu, nepotřebují na jím vybavených tratích dodatečnou radiostanici, aby se strojvedoucí dorozuměli s dispečery. "Umožňuje železničním dopravcům komunikovat prostřednictvím jediné vozidlové radiostanice v rámci celé Evropy," shrnul náměstek generálního ředitele Mojmír Nejezchleb.

Zprovoznění GSM-R na tzv. "uhelné magistrále", resp. mezi Děčínem-Dolním Žlebem, ústeckým Střekovem, Všetaty a Kolínem, přišlo po dokončení systému na prvním a druhém tranzitním koridoru. "Stát zaváděním celoevropského standardu GSM-R zvyšuje konkurenceschopnost dopravců i tuzemské železniční infrastruktury v rámci Evropy," zdůvodnil zavádění systému Mojmír Nejezchleb. Na vytvoření radiové sítě na levobřežní trati stálo železniční správu 337 milionů korun, na projektu se však podílela Evropská unie, která poskytne až 298 milionů. Na rozdíl od prvního (Děčín – Praha – Břeclav) a druhého (Břeclav – Přerov – Bohumín s větví z Přerova do České Třebové) tranzitního koridoru dostala "uhelná magistrála" GSM-R ještě před modernizací samotné trati. Již loni oznámila SŽDC, že vytiženou, ale stárnoucí trať chce rekonstruovat. Zadalá studie, které předcházejí žádosti o evropské dotace.

27. 11. 2013 Slavnostní ukončení realizace české části projektu Lubahn (Liberec, Varnsdorf staré nádraží)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/lubahn-ukonceni.html>)

Cestující na přeshraniční vlakové lince z Liberce do Žitavy (Zittau) a Rybníště s odbočkou z Varnsdorfu do Seifhennersdorfu již mohli zaznamenat několik zlepšení, která jim přinesla realizace česko-německého projektu Lubahn. Na českém území zahrnoval rekonstrukci 5. nástupiště ve stanici Liberec a výstavbu nové zastávky Varnsdorf staré nádraží. Hlavním partnerem projektu je saský ZVON (Dopravní svaz Horní Lužice – Dolní Slezsko), dalšími partnery pak SŽDC a Liberecký kraj. Projekt je spolufinancován Evropskou unií prostřednictvím Programu Cíl 3/Ziel 3 na podporu přeshraniční spolupráce 2007 – 2013 mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko. Úpravy v Libereckém a Ústeckém kraji vyšly na 24,3 mil. Kč. Provedla je firma Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.

Na českém území došlo k úpravě infrastruktury ve dvou železničních stanicích. V Liberci se zrekonstruovalo ostrovní nástupiště č. 5, včetně nástupištního přístřešku. V přilehlých staničních kolejích č. 107 a 111 se opravil železniční svršek, součástí prací byla rovněž sanace železničního

spodku, odvodnění tělesa železničního spodku a zastřešení nástupiště a zvýšení únosnosti kleneb stávajících podchodů. Kromě toho se provedly přeložky zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých sítí a zařízení. Zvýšení nástupištní hrany do normové výšky 550 mm nad temenem koleje si vyžádalo úpravu osobního výtahu a prodloužení schodiště na výstupech z podchodů. V rámci stavby se současně zdemoloval nevyužívaný útulek Českých drah na jižním konci nástupiště a odstranily nefunkční služební výtahy.

Stavební práce se odehrávaly také na starém nádraží ve Varnsdorfu, kde byla již 18. října otevřena nová železniční zastávka. Tu tvoří vnější úrovňové nástupiště o délce 45 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem přilehlé koleje. V místě nástupiště se zrekonstruoval železniční svršek a spodek a vybudovalo se odvodnění koleje č. 1. Kromě toho došlo ke zrušení stávajícího přejezdu v km 12,141, místo kterého se vybudoval nový železniční přechod v km 12,288 a navazující komunikace pro pěší. Nové nástupiště získalo osvětlení, část drážního prostoru se navíc oplotila.

Na německé straně se v rámci projektu Lubahn provede rekonstrukce 3. nástupiště ve stanici Mittelherwigsdorf, která leží v úseku mezi Žitavou a Varnsdorfem.

Zhotovitel	Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.
Termín zahájení	Červenec 2013
Termín ukončení	Listopad 2013
Vlastní investice bez DPH (na českém území)	24 325 216 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

27. 11. 2013 Polské Pendolino při testech málem neprošlo, nakonec jelo 293 km/h

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/polske-pendolino-rychlostni-rekord-dbu-tec-technika.aspx?c=A131125_171816_tec-technika_rja)

Polské Pendolino v minulých dnech postupně vytvořilo tři nové národní rychlostní rekordy na železnici. První rekord ovšem nebyl dost rychlý pro schválení vlaku. Přes úvodní potíže přineslo testování hned dva další rekordy. Nakonec se proměnilo v závod o překonání magické hranice 300 km/h. V Polsku právě probíhá homologace čtvrté generace Pendolina. Součástí testů je také měření při maximální provozní rychlosti navýšené o deset procent. Rychlovlak našich sousedů tudíž musel překonat hranici 275 km/h, aby schválení bylo úspěšné. Tato rychlost by sama o sobě vytvořila nový národní rychlostní rekord. Díky komplikacím však nakonec poněkud neplánovaně vznikly tři nové polské národní rychlostní rekordy na železnici.

Při prvním pokusu (jízda proběhla v neděli 17. listopadu 2013 krátce před patnáctou hodinou), při kterém Poláci vytvořili nový rychlostní rekord na železnici, chybělo k dosažení požadovaných 275 km/h pouhých pět kilometrů. Vznikl rekord a blamáž. Technici zúčastněných stran měli na vylepšení týden, který zbýval do další denní výluky na trati. Úspěch byl povinný. Poláci si přece pořízují Pendolina přibližně o deset let později než Češi. V sobotu 23. listopadu 2013 mezi obcemi Góra Włodowska a Psary na CMK (Centralna Magistrala Kolejowa, tj. Hlavní železniční magistrála) jelo Pendolino rychlostí 291 km/h. Polská železnice, dosud proslulá velmi špatným technickým stavem, konečně potvrdila vstup mezi evropskou elitu. K dispozici byl ještě další den testů. Do magické hranice 300 km/h chybělo "jen" devět kilometrů. Padlo proto rozhodnutí, že se ji technici pokusí překonat. Nepovedlo se, ale v tu chvíli jen den starý rekord byl překonán o dva kilometry za hodinu, a polský rekord se tak zlepšil na 293 km/h.

Vzhledem k plánům rozvoje polské železnice je jasné, že tato hodnota nebude překonána nejméně po dobu deseti let. Pro porovnání, o generaci starší české Pendolino při testech uhánělo "jen" 237 km/h. Testování Pendolina má dát odpověď na otázku, zda by na modernizovaných tratích nebylo možné zvýšit běžnou provozní rychlost. Hovoří se o možnosti navýšení na hranici 220 – 230 km/h či dokonce až 250 km/h, protože i tyto rychlosti polské Pendolino může zvládnout, pokud bude vyhovovat infrastruktura.

Polskému Pendolinu říkají Ptakopysk

Železniční infrastruktura u našich severních sousedů prochází podobně jako u nás rozsáhlou modernizací. Symbolem polské modernizace je rychlovlak Pendolino, který na rozdíl od českého nemá naklápění skříně. Poláci mu říkají familiérně Ptakopysk (Dziobak).

Stručné srovnání českého a polského Pendolina

České Pendolino

- Generace: třetí

- Počet jednotek:	7
- Počet vozů:	7
- Naklápění skříně při průjezdu oblouky:	ano
- Maximální rychlost při testu:	237 km/h
- Maximální provozní rychlost:	230 km/h (v ČR omezena na 160 km/h)

Polské Pendolino

- Generace:	čtvrtá
- Počet jednotek:	20
- Počet vozů:	7
- Naklápění skříně při průjezdu oblouky:	ne
- Maximální rychlost při testu:	293 km/h
- Maximální provozní rychlost:	250 km/h

28. 11. 2013 Opravu zatopených lokálek nejde urychlit, říká SŽDC. Pojedou až v létě

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zaplavene-lokalky-vyjedou-nejdriv-po-roce-fi8-eko-doprava.aspx?c=A131128_110431_eko-doprava_fih)

Provoz motorových vlaků na dvou zaplavených regionálních tratích se obnoví nejdříve v půlce roku 2014, záleží na tom, jaká bude zima. Otevření trati mezi Lovosicemi a Teplicemi je kvůli sesuvu půdy u dálnice D8 v nedohlednu. Proč to trvá tak dlouho? Správa železnic tvrdí, že papírování kvůli financování z fondů EU nejde urychlit. "Museli jsme počkat, až sesuvy půdy budou po povodních stabilní, například sesuv v místě dálnice D8 je stále ještě aktivní. Samotný geologický průzkum je také dlouhodobá záležitost. Protože jsme chtěli pro odstranění škod využít finanční prostředky z Fondu solidarity EU, museli jsme zpracovat žádost, jejíž součástí je i projektové dokumentace stavby. Bohužel se jedná o administrativní úkony, které nelze urychlit," vysvětluje mluvčí správy železnic Marek Illiaš.

Nejproblematičtější je situace na trati mezi Teplicemi a Lovosicemi kvůli sesuvu půdy u dálnice D8. Výběrové řízení se zatím nevypisovalo. "U D8 se stále řeší, zda už je svah stabilizovaný a může se tam něco začít dělat," říká mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. V místě sesuvu se teď pohybují geologické týmy. Nejistý je dosud také termín otevření železnice mezi Pečkami a Kouřimí, která se táhne podél vyplaveného potoka Výrovka. Lokálka od doby červnových povodní začala jezdit jen mezi Pečkami a sousední Radimí, úsek se však otevřel nedlouho po záplavách a od té doby se nic viditelného na trati nestalo. Předpokládá se, že trať mezi Kouřimí a Pečkami by měla být zprovozněna do půlky roku 2014, ale jen za předpokladu mírné zimy. V nejbližších dnech se připraví výběrové řízení na opravu trati. "Středočeský kraj se obrátil na SŽDC krátce po povodni, aby poničenou trať opravil. V současné době je tedy pouze na správci infrastruktury, kdy opravy na zmíněné trati dokončí," říká mluvčí Středočeského kraje Josef Řihák. Nejdále z dosud neotevřených tří lokálek je úsek Rynoltice – Křižany na Liberecku. Železnici opraví za necelých 68 milionů stavební firma Chládek a Tintěra Pardubice. Práce mají být hotové do května příštího roku, v závislosti na počasí začnou už letos.

28. 11. 2013 Pardubický kraj nabídne soukromým dopravcům regionální trať

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/pardubicky-kraj-nabidne-soukromym-dopravcum-regionalni-trate/1013679>)

Pardubický kraj umožní vstup na regionální železniční trať i soukromým dopravcům. Radní dnes pověřili hejtmanova náměstka Jaromíra Duška (SPOZ), aby do 14. prosince na zajištění dopravní obslužnosti vyhlásil výběrové řízení. Mohl by být obnoven provoz na některých tratích, kde kraj dopravu nedotuje, a jsou proto opuštěné nebo málo využívané, řekl ČTK Dušek. "Například se neprovozuje trať z Holic do Borohrádku, z Moravské Třebové do Chornice a Skalice nad Svitavou, z Heřmanova Městce do Chrudimi nebo od pondělí do pátku Hanušovice – Horní Lipka," uvedl Dušek. Podle něj naprostou většinu dnes provozovaných tratí získají v soutěži znovu České dráhy. Dotace by se mohly obnovit i na dosud neprovozované tratě, peníze na to by se ušetřily omezením vlaků na frekventovaných trasách. Jednou z podmínek výběrového řízení bude také komfort dopravy. České dráhy často používají mnoho desítek let staré, byť modernizované soupravy. Změny by se měly

projevit v jízdním řádu platném od prosince 2014. O provozování některých tratí se už nedávno přihlásila společnost Arriva, a to i bez krajských dotací. Chce nasadit soupravy po modernizaci motorové části a interiéru. Kapacita je 122 sedících cestujících, jsou vybaveny mimo jiné i zařízením umožňujícím přepravu jízdních kol. Nové spoje by mohly začít jezdit na tratích Moravská Třebová – Chornice, Chornice – Džbel a Chornice – Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou. Celkem kraj počítá letos na dopravní obslužnost s 615 miliony korun, z toho na autobusy připadá 297 milionů korun. Hejtmanství doplácí zhruba 20 korun na ujetý kilometr u autobusů a 92 korun na kilometr železniční dopravy.

30. 11. 2013 Cesta ze Šluknovského výběžku do Děčína se zrychlí, Němci staví trať (Dolní Poustevna – Sebnitz)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/zeleznicni-trat-ze-sebnitz-do-dolni-poustevny-fq6-/usti-zpravy.aspx?c=A131129_2006093_usti-zpravy_alh)

Cesta vlakem ze Šluknovského výběžku za prací, do školy nebo k lékaři se výrazně zrychlí. Němci se po letech vyjednávání konečně rozhodli položit koleje, které vzdálenost nejsevernějšího cípu České republiky podstatně přiblíží k Děčínu. Nyní jede vlak z příhraničního městečka Dolní Poustevna vnitrozemím do Děčína 133 minut. Nová "německá" linka přes Sebnitz a Bad Schandau zkrátí dobu na polovinu, přesně 67 minut. "Zahájení provozu je plánované na červenec. Němci se ale do toho pustili intenzivně a je možné, že to bude hotové už v červnu," uvedl ředitel osobní přepravy Českých drah v Ústeckém kraji Daniel Jareš. Přitom v posledních letech Němci váhali, a zatímco na české straně bylo vše připravené, na německé ještě donedávna koleje neležely. "Němci neměli jistotu, že o linku bude zájem. Proto se vedla dlouhá politická jednání," řekl Jareš. Linka s oficiálním označením U28 ponese marketingový název Dráha národním parkem, aby odkázala na Českosaské Švýcarsko a mohla být atraktivní i pro turisty. Lidé pojedou v německých vlacích Desire, personál bude český a obsluha dvojjazyčná. Zastavovat bude na všech stanicích na trati.

Jízdné má odpovídat tarifům Českých drah

Zatím se neví, kolik bude cesta z výběžku do Děčína přes Sebnitz a Bad Schandau stát. Odpovídat má tarifům Českých drah a základní jízdné nemá být dražší než 100 korun. Vlaky po celé trati pojedou každé dvě hodiny, uvnitř tratě na českém území budou doplněny o další. Ústecký kraj již přizpůsobil nové lince i přestupy autobusů na roky 2015 až 2024. To ale není jediná změna, kterou čekají cestující vlakem v Ústeckém kraji. Dráhy představily i nový jízdní řád platný od 15. prosince. V něm jsou jen minutové odchylky od časů, podle nichž jezdí vlaky teď. Podstatnější je ale zdražení jízdného. Třeba tříměsíční karta na čtvrtinovou slevu pro mládež bude stát 490 korun místo současných 330. Roční karta na poloviční slevu zdraží o 160 korun na 1 490. Stejně podraží i karty pro seniory. Cena kilometrické banky vzroste ze 2 100 korun na 2 200. "Výše cen se neměnila od roku 2006 i přes inflaci a nárůst DPH z 5 na 15 procent," sdělil mluvčí drah Petr Pošta. Samotné jízdné podraží jen nepatrně. Třeba cesta z Ústí nad Labem do Chomutova ze 101 korun na 103 koruny a vlak z Ústí do Děčína bude stát dál 39 korun.

Vyjede Vánoční kometa i Andělský vlak

V sobotu poprvé vyjíždí z ústeckého nádraží do Drážďan oblíbená Vánoční kometa, kterou využívají hlavně lidé mířící do saské metropole na vyhlášené vánoční trhy. Příští týden v neděli v 9:17 vyjede z ústeckého nádraží západ další speciál, tentokrát zvaný Andělský vlak za čerty. V motoráčku bude živá hudba, cestující pobaví andělé, na děti čeká spousta zábavy a soutěží. Vlak pojedou přes Střekov a Litoměřice do Úštěku, kde mohou cestující navštívit Muzeum čertů. Ve 13:50 pojedou vlak zpět. Pro děti do 6 let bude jízda zdarma, do 15 let za 75 korun, starší zaplatí 150. Rodinná jízdenka pro čtyři lidi stojí 350.

30. 11. 2013 Ve Velenicích opraví unikátní německou parovku (01.1102)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ve-velenicich-opravi-unikatni-nemeckou-parovku-1042402>)

Zaměstnanci železničních dílen firmy Legios v Českých Velenicích dostanou opět příležitost potvrdit svou pověst na slovo vzatých fachmanů přes drážní historii. V půlce listopadu do městečka na hranicích s Rakouskem doputovala k opravě ojedinělá sada 14 vozidel společnosti Grand Express European. Konkrétně jde o německou parní lokomotivu z přelomu třicátých a čtyřicátých let, o deset let mladší elektrickou lokomotivu a 12 historických luxusních vagonů, které mohou být k vidění

například na Orient Expressu. „Vozy jsou koncipovány jako luxusní hotel na kolejích, mají jídelní a ubytovací část, v těchto vozech se nachází i původní vybavení, jako třeba keramika, stříbrné přístroje a podobně,“ uvedla Barbora Maroušková z marketingu Legiosu.



Velký zájem ale budí především lokomotiva, která se díky svému opláštění vymyká běžné představě o železniční babičce. Notně futuristický vzhled ji spíše řadí do sci-fi románů Julese Verna. Stroj vyrobila berlínská firma Schwarzkopf; podle Marouškové jde přitom o jednu ze dvou dochovaných lokomotiv tohoto typu, druhá se nachází v muzeu. Zajímavostí je i to, že lokomotiva jezdí na mazut a nikoliv na uhlí. Zatím ale není jasné, co se s unikátní soupravou bude ve Velenicích přesně dít. „Co se týká rozsahu opravy, termínu, dokončení a finančního objemu, aktuálně se o tom všem jedná a připravuje se smlouva,“ doplnila Maroušková.

Dílny v Českých Velenicích mají dlouhou tradici renovací historických vlaků. Už v roce 1970 se tady ujali slavné parovky Mikádo, následovala řada dalších tuzemských i zahraničních parních strojů. Z nich vyčnívá například parní vůz Komarek z počátku dvacátého století, který dnes čas od času roztopí v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka. Renovací ve Velenicích prošel i salonní vagon prezidenta Masaryka, vznikly zde i kopie rakousko-uherského císařského vlaku Majestic Emperor.
